

PERCEPTIONS ET COMPORTEMENTS EN TRANSPORT ACTIF
CHEZ LA COMMUNAUTÉ DE L'UNIVERSITÉ DE SHERBROOKE

– Portrait, analyse et recommandations –

Par
Judith Beaudoin

Essai présenté au Centre Universitaire de Formation en Environnement
en vue de l'obtention du grade de maître en environnement (M.Env.)

Sous la direction de Madame Lynda Bellalite

CENTRE UNIVERSITAIRE DE FORMATION EN ENVIRONNEMENT
UNIVERSITÉ DE SHERBROOKE

Sherbrooke (Québec), Canada, septembre 2012

SOMMAIRE

Mots clés: transport actif, mode de déplacement, cycliste, piéton, perceptions, habitudes, communauté de l'Université de Sherbrooke

L'objectif général de cet essai consiste à mieux cerner les perceptions et comportements en transport actif chez la communauté des trois campus principaux de l'Université de Sherbrooke, soit: le Campus principal, le Campus de la santé et le Campus de Longueuil. Trois objectifs spécifiques élaborent la marche à suivre, soit: la documentation, l'analyse et les recommandations quant aux habitudes et aux perceptions de la communauté de l'Université de Sherbrooke en matière de transport actif.

Cet essai s'inscrit dans une mise en contexte propice au développement des modes de déplacement actifs. La problématique des impacts environnementaux, sociaux et de santé reliée à une faible part modale des transports actifs est à l'avant-plan de moult plans d'action à divers paliers décisionnels. Il apparaît donc pertinent d'utiliser ce climat favorable afin d'inciter et d'appuyer l'Université de Sherbrooke dans une démarche de transports actifs. L'institution pourra à la fois joindre ses efforts à ceux des municipalités de Sherbrooke et de Longueuil, en plus de ceux du Ministère des Transports du Québec.

Ces recommandations font écho aux contraintes et commentaires soulevés par les 4 284 répondants lors de l'enquête en ligne du 26 juin au 20 juillet 2012. Elles ont pour but d'outiller les dirigeants de l'Université de Sherbrooke en vue de résoudre les contraintes décisives que sont la distance, le temps et la sécurité. Afin de faciliter leur mise en place et d'assurer la cohérence avec les plans d'action de l'Université et du comité de mobilité durable de Sherbrooke, les recommandations sont étalées à court, moyen et long termes, soit : d'ici 2016, 2021 et 2031.

Finalement, les résultats de l'enquête démontrent qu'une forte majorité de la communauté universitaire de Sherbrooke est en faveur des transports actifs et souhaite pouvoir bénéficier d'un environnement mieux aménagé pour les pratiquer. Le potentiel de changement étant maintenant entre les mains de l'institution, il ne reste qu'à démontrer une fois de plus le leadership de l'Université de Sherbrooke en ce qui a trait au développement durable.

REMERCIEMENTS

Avant même cette maîtrise, merci à ma famille de m'avoir initié aux plaisirs du vélo et de la marche, à m'avoir obligé à enfourcher ma bicyclette sur des pistes cyclables encore en construction qui me paraissaient impraticables, à m'avoir fait considérer qu'il s'agit d'un privilège que de pouvoir se déplacer activement.

Je tiens sincèrement à remercier ma directrice d'essai, Mme Lynda Bellalite, qui a été une directrice d'une efficacité hors pair. Mme Bellalite, merci d'avoir contenu mes envolées lyriques, corrigé mes anglicismes et apporté un regard aussi rigoureux que pertinent sur mes chapitres!

Merci à M. Alain Webster d'avoir le transport actif à cœur et de sans cesse encourager les initiatives en développement durable. Merci à M. Bruno Lévesque de son précieux apport à la réalisation de ce sondage.

Je n'aurais sûrement pas survécu à la maîtrise si ça n'avait été de comparses incroyables avec qui j'ai pu partager des heures de *spinning*, de déchiffrement de lois et de normes, d'escalade, de réparation de maison, de cafés, de préparation d'oraux... Doucet, Dubé et Lépine, merci d'avoir fait de la maîtrise deux si belles années.

Merci à mes colocataires qui m'ont entendu m'exclamer, m'indigner, m'impatienter et m'émerveiller des mois durant! Marou, Jp, Maude, Mart, Simon, Leo, Lou, vous avez amélioré mon quotidien par votre présence, merci!

À ma grand-mère Suzanne qui croit en moi avec une intensité et une franchise que je ne suis pas certaine de mériter, mais qui me fait un bien fou. Merci mère-grand !

Finalement, le plus grand merci à mon technicien informatique, mon psychologue, mon humoriste, mon cuisinier, mon motivateur, mon ami, mon amoureux, Louis-Philippe Parent.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1. MISE EN CONTEXTE	3
1.1 Définitions	3
1.1.1 Transport durable	3
1.1.2 Mobilité durable	3
1.1.3 Déplacement utilitaire	4
1.1.4 Intermodalité	4
1.1.5 Part modale	4
1.1.6 Transport actif	5
1.2 Contexte sous-jacent au sondage	5
1.2.1 Contexte gouvernemental	5
1.2.2 Contexte municipal	8
1.2.3 Contexte à l'Université de Sherbrooke	10
1.3 But de l'étude	11
1.4 Objectifs	12
1.5 Question de recherche	12
1.6 Limite de l'étude	13
2. MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE	15
2.1 Collecte de données	15
2.2 Type de recherche	17
2.3 Conditions de validité du questionnaire	18
2.4 Conception du questionnaire	18
2.4.1 Spécification des informations requises	18
2.4.2 Spécification du type de méthode d'enquête	19
2.4.3 Détermination du contenu des questions individuelles	20

2.4.4	Conception des questions propres à surmonter l'incapacité et la réticence à répondre chez les participants.....	20
2.4.5	Choix de la structure des questions	21
2.4.6	Détermination de la formulation des questions	22
2.4.7	Disposition des questions dans le bon ordre.....	24
2.4.8	Identification de la forme et du plan d'ensemble	24
2.4.9	Pré-test du questionnaire	24
2.5	Nature des questions	25
2.5.1	Les perceptions	25
2.5.2	Les comportements	26
2.5.3	Le profil du répondant.....	27
2.6	Analyse et traitement de l'information	28
2.6.1	Analyse quantitative.....	28
2.6.2	Analyse de traitement de l'information	28
2.6.3	Analyse croisée répondant et comportements/perceptions	29
2.6.4	Analyse croisée comportements et perceptions.....	29
3.	ANALYSE DES DONNÉES	30
3.1	Analyse quantitative.....	30
3.1.1	Profil du répondant	30
3.1.2	Description des comportements	38
3.1.3	Perceptions.....	47
3.2	Analyse par unité de sens	59
3.2.1	Slogans.....	59
3.2.2	Commentaires	60
3.3	Analyse croisée	61
3.3.1	Contraintes selon les campus	61
3.3.2	Actions municipales à entreprendre selon les campus	64
4.	INTERPRÉTATION ET RECOMMANDATIONS.....	66
4.1	Contraintes.....	67
4.1.1	La distance	67
4.1.2	Le temps	69
4.1.3	La sécurité	70
4.2	Les recommandations	70

4.2.1 La distance	71
4.2.2 Le temps	75
4.2.3 La sécurité	78
CONCLUSION	84
RÉFÉRENCES.....	86
ANNEXE – 1 SONDAGE	90
ANNEXE – 2 INCITATIONS AUX MODES DE DEPLACEMENT ACTIFS.....	101
ANNEXE – 3 DÉPLACEMENTS DOMICILE-UEDES MAI À OCTOBRE	110
ANNEXE – 4 DÉPLACEMENTS DOMICILE-UEDES NOVEMBRE À AVRIL	112
ANNEXE – 5 DÉPLACEMENTS LIEU DE TRAVAIL-UEDES MAI À OCTOBRE ...	114
ANNEXE – 6 DÉPLACEMENTS LIEU DE TRAVAIL-UEDES NOVEMBRE À AVRIL	116
ANNEXE – 7 DÉPLACEMENTS DOMICILE-LIEU DE TRAVAIL MAI À OCTOBRE	118
ANNEXE – 8 DÉPLACEMENTS DOMICILE-LIEU DE TRAVAIL NOVEMBRE À AVRIL	119
ANNEXE – 9 AUTRES DÉPLACEMENTS MAI À OCTOBRE	120
ANNEXE – 10 AUTRES DÉPLACEMENTS NOVEMBRE À AVRIL	122
ANNEXE – 11 CHOIX D’UN MODE DE DÉPLACEMENT ACTIF MAI À OCTOBRE	124
ANNEXE – 12 CHOIX D’UN MODE DE DÉPLACEMENT ACTIF NOVEMBRE À AVRIL	130
ANNEXE – 13 CONTRAINTES.....	136

ANNEXE – 14 ACTIONS MUNICIPALES	148
ANNEXE – 15 SÉCURITÉ	161
ANNEXE – 16 VÉLOS EN LIBRE-SERVICE	170
ANNEXE – 17 COOPÉRATIVE DE VÉLOS.....	176
ANNEXE – 18 SLOGANS.....	180
ANNEXE – 19 COMMENTAIRES	197

LISTE DES FIGURES

Figure 2.1 – Les étapes de l'élaboration d'un questionnaire	19
Figure 3.1 – Répartition du nombre de répondants selon le sexe	31
Figure 3.2 – Répartition du nombre de répondants selon l'âge.....	31
Figure 3.3 – Répartition du nombre de répondants selon la catégorie de personnel	32
Figure 3.4 – Répartition du nombre de répondants par Services ayant le plus participé au sondage	33
Figure 3.5 - Répartition du nombre de répondants selon le service ou la faculté fréquentée.....	33
Figure 3.6 – Répartition du nombre de répondants selon la faculté fréquentée	34
Figure 3.7 – Répartition du nombre de répondants selon le régime d'inscription	36
Figure 3.8 – Répartition du nombre de répondants selon le cycle d'études	37
Figure 3.9 – Répartition du nombre de répondants selon le choix d'un mode de déplacement actif	38
Figure 3.10 – Répartition du nombre de répondants selon leurs incitations externes	39
Figure 3.11 – Répartition des réponses ouvertes en lien avec les influences relationnelles.....	40
Figure 3.12 – Répartition des réponses ouvertes favorables aux transports actifs ..	40
Figure 3.13 – Répartition des réponses ouvertes défavorables aux transports actifs	41
Figure 3.14 – Répartition du nombre de répondants selon leur emploi hors campus	43
Figure 3.15 – Répartition du nombre de répondants selon le mode de transport actif de mai à octobre	47
Figure 3.16 – Répartition des réponses ouvertes selon le mode de transport de mai à octobre.....	48
Figure 3.17 – Répartition du nombre de répondants selon leur mode de transport actif de novembre à avril	48
Figure 3.18 – Répartition des réponses ouvertes selon le mode de transport de novembre à avril.....	49
Figure 3.19 – Répartition des remarques des répondants quant aux actions municipales	53

Figure 3.20 – Répartition des répondants selon des frais annuels pour un espace à vélo privé et sécurisé.....	56
Figure 3.21 – Répartition des opinions émises par les répondants quant au système de vélo libre-service	57
Figure 3.22 – Répartition des remarques des répondants quant à une coopérative de vélo	58
Figure 3.23 – Répartition des opinions des répondants quant au système de Bixi à l’UdeS	59
Figure 3.24 – Idées de slogan pour les transports durables	60
Figure 3.25 – Répartition des commentaires des répondants quant aux transports actifs	61
Figure 4.1 – Population vivant à 3,2 km ou moins du Campus principal	68
Figure 4.2 – Population vivant à 3,2 km ou moins du Campus de la santé	69
Figure 4.3 – Population vivant à 2,8 km ou moins du Campus de Longueuil	69
Figure 4.4 – Exemples de signalisation possible	69
Figure 4.5 – Environnements physiques pour créer des tracés plus efficaces	73
Figure 4.6 – Supports à vélos fermés.....	80
Figure 4.7 – Norme en vigueur pour l’utilisation des sas-vélo en Europe.....	80
Figure 4.8 – Exemple de sas-vélo en milieu urbain	82

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 2.1 – Critères de formulation	22
Tableau 3.1 – Comparaison entre le nombre de répondants et les inscrits à la session d'automne 2011	34
Tableau 3.2 – Comparaison des répondants en % entre l'UdeS et la moyenne québécoise 2011	35
Tableau 3.3 – Comparaison en % entre les répondants et les inscrits à la session d'automne 2011	37
Tableau 3.4 – Répartition des déplacements par mode de transport de mai à octobre	42
Tableau 3.5 – Répartition des déplacements par mode de transport de novembre à avril	43
Tableau 3.6 – Répartition des déplacements entre le lieu de travail et l'UdeS de mai à octobre	44
Tableau 3.7 – Répartition des déplacements entre le lieu de travail et l'UdeS de novembre à avril	44
Tableau 3.8 – Répartition des déplacements domicile-travail de mai à octobre	45
Tableau 3.9 – Répartition des déplacements domicile-travail de novembre à avril ..	45
Tableau 3.10 – Répartition des déplacements pour raisons autres de mai à octobre	46
Tableau 3.11 – Répartition des déplacements pour raisons autres de novembre à avril	46
Tableau 3.12 – Répartition des répondants selon les obstacles à l'égard du transport actif	50
Tableau 3.13 – Répartition des répondants selon les obstacles mentionnés à l'égard du transport actif	51
Tableau 3.14 – Répartition des actions municipales sélectionnées par les répondants	52
Tableau 3.15 – Répartition des actions municipales proposées par les répondants	52
Tableau 3.16 – Répartition des sources d'insécurité sélectionnées par les répondants	54
Tableau 3.17 – Répartition des sources d'insécurité proposées par les répondants	54
Tableau 3.18 – Priorité des actions à entreprendre par l'UdeS	55

Tableau 3.19 – Répartition des répondants selon leur perception à l'égard du système de vélo en libre-service	56
Tableau 3.20 – Répartition des opinions des répondants quant à une coopérative de vélo	57
Tableau 3.21 – Perceptions des obstacles par campus.....	63
Tableau 3.22 – Actions municipales par campus.....	65
Tableau 4.1 – Résumé des recommandations	83

LISTE DES ACRONYMES

CGD	Centre de gestion des déplacements
CMDS	Comité de mobilité durable de Sherbrooke
CHUS	Centre hospitalier de l'Université de Sherbrooke
OCDE	Organisation de commerce et de développement économique
FMSS	Faculté de Médecine et des Sciences de la santé
GES	Gaz à effet de serre
GIS	Geographic Information System
ISQ	Institut de la statistique du Québec
MAMROT	Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Organisation des territoires
MDDEP	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
MELS	Ministère de l'Éducation, des Loisirs et des Sports
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
PACC	Plan d'action sur les changements climatiques
PMDS	Plan de mobilité durable de Sherbrooke"
STL	Société des transports de Longueuil
STS	Société des transports de Sherbrooke
UdeM	Université de Montréal
UdeS	Université de Sherbrooke
UMQ	Union des municipalités du Québec
UTA	Université du troisième âge
UWA	University of Western Australia

INTRODUCTION

La deuxième moitié du siècle dernier a vu apparaître une utilisation accrue de l'automobile. Bien que seuls les mieux nantis en aient d'abord profité, ce phénomène s'est accentué dans les décennies suivantes, en raison de l'augmentation du revenu des ménages, l'évolution de la technologie et de l'industrie automobile, l'arrivée des femmes sur le marché du travail et l'étalement urbain. Cette accessibilité a engendré une hausse du nombre de kilomètres asphaltés, de construction de routes et de stationnements, de telle sorte qu'en 1956, un Québécois sur quatre avait une voiture. Vingt ans plus tard, on comptait un véhicule pour moins de deux personnes. Aujourd'hui, c'est une automobile pour 1,5 personne (Hoffman, 2009). L'idée du transport en auto conducteur, soit d'une personne seule par automobile, est aujourd'hui ancrée dans notre société indépendamment de la classe sociale, de l'âge ou du sexe. La réalité actuelle est que plus de 50 % des déplacements sherbrookoïses d'un kilomètre et moins se font en automobile, et bien que la moitié des travailleurs habitent à cinq kilomètres ou moins de leur lieu de travail, seulement 0,8 % d'entre eux s'y rendent à vélo (Vélo Québec, 2010). Les usagers ne se questionnent plus sur la pertinence d'utiliser l'automobile. Pour la plupart, il en va d'un simple réflexe. Les répercussions de ce changement de mobilité ont une incidence sur différentes sphères. Les plus courantes sont les problèmes liés à la sédentarité, les émissions de gaz à effet de serre, les coûts directs et indirects de la congestion routière et des espaces de stationnement, de même que la diminution de la qualité de vie.

L'émergence de plans de mobilité durable dans plusieurs villes du Québec n'est pas étrangère aux impacts à la fois économiques, environnementaux et sociaux de la dépendance à l'automobile. Dans les dernières années, des municipalités telles que Québec, Montréal, Laval, et Sherbrooke se sont dotées d'un plan de mobilité durable afin de répondre aux attentes citoyennes et de revitaliser leurs milieux. Bien qu'étant entre autres basée sur des consultations publiques, cette démarche a attiré les convaincus des transports actifs, soit ceux qui se déplacent déjà pour aller partager leurs expériences et leurs conseils. Cependant, pour que l'action du plan de mobilité durable soit appliquée de manière viable et durable, le changement de culture doit émaner de l'ensemble de la population, adeptes ou non du transport actif. C'est la raison pour laquelle il est impératif de sonder l'opinion publique afin de comprendre les freins et les incitatifs aux transports actifs. Cet essai se penche sur les

perceptions et comportements en transport actif des membres de la communauté de l'Université de Sherbrooke.

L'objectif général de cet essai est de formuler des recommandations à l'administration de l'Université de Sherbrooke afin de lui fournir les outils nécessaires à la mise en place de mesures incitatives favorisant les modes de déplacement actifs.

La présente mise en contexte couvre certaines définitions clés, explicite le contexte actuellement favorable pour une telle démarche en raison des objectifs ministériels, municipaux et universitaires, et rend compte de la méthodologie élaborée quant à la collecte de données.

Le deuxième chapitre décrit la structure du questionnaire d'enquête en trois parties distinctes, soit le volet perception, comportement, et profil des répondants. Dans chacune de ces sections sont inclus la nature et le nombre de questions ayant trait aux perceptions, aux habitudes et au profil des répondants.

Le troisième chapitre constitue le cœur de l'essai. Les données y sont analysées de manière quantitative et qualitative. Cette analyse comporte trois parties principales, à savoir l'organisation des données, l'analyse de contenu et l'analyse croisée. Ces trois niveaux consistent respectivement à résumer les données, à analyser le contenu des commentaires écrits, et à établir une analyse croisée permettant de relier certaines perceptions aux comportements selon le profil des répondants.

Finalement, des idées et exemples externes sont amenés afin d'étayer les recommandations finales. L'interprétation des données permet de cerner les obstacles récurrents chez la communauté de l'Université de Sherbrooke. Les recommandations qui en découlent se déclinent selon un échéancier à court, moyen et long terme.

1. MISE EN CONTEXTE

Ce chapitre vise à favoriser la compréhension de certains concepts clés employés dans cet essai. Les définitions suivantes cherchent à fournir le sens des expressions reliées au transport dans une perspective de développement durable. Elles permettent une meilleure compréhension et description des enjeux soulevés dans l'élaboration du contexte gouvernemental, municipal et universitaire pour ainsi favoriser une prise de conscience des comportements et des habitudes en transport actif.

1.1 Définitions

Afin d'assurer une compréhension des diverses réalités décrites par les expressions suivantes, des définitions faisant consensus au sein des experts et des connaisseurs en matière de transport et de développement durable sont explicitées.

1.1.1 Transport durable

L'Organisation de coopération et développement économique (OCDE) définissait en 1996 le transport durable comme étant un:

« Transport qui ne met pas en danger la santé publique ni les écosystèmes et comble les besoins de mobilité tout en respectant les principes selon lesquels a) les ressources renouvelables sont utilisées en quantités inférieures à leur taux de régénération et b) les ressources non renouvelables sont utilisées en quantités inférieures au taux de mise au point de substituts renouvelables (OCDE, 1996) ».

Cette définition est aussi celle utilisée par divers acteurs pour expliciter la mobilité durable. Bien que les deux thèmes aient été développés dans le but de répondre à une problématique commune, leur solution face à cette problématique est différente. Le transport durable détermine l'offre de transport et se concentre sur les infrastructures et les moyens de transport, donc sur les outils physiques reliés à la durabilité.

1.1.2 Mobilité durable

La mobilité durable détermine quant à elle la demande. Elle est davantage axée sur le changement de comportement. Les efforts se font au niveau des perceptions et

des habitudes comportementales, et donc des incitatifs à changer individuellement le mode de déplacement utilisé. « *Une intervention de mobilité durable préconisera la modification des habitudes des usagers, telle que l'utilisation plus fréquente du vélo au détriment de l'automobile* (Lamalice et Morency, 2009) ».

1.1.3 Déplacement utilitaire

Un déplacement utilitaire exclut d'emblée un déplacement nécessaire pour l'entraînement ou le tourisme. Il s'agit plutôt d'un déplacement desservant l'une des catégories suivantes: le travail, la formation, la santé, et les achats. Ce déplacement se fait sur une base régulière et « *est effectué lorsqu'une personne se dirige d'une origine à une destination en une seule fois, selon un motif bien précis, son motif de déplacement* (Robert, 2010) ». Dans cette optique, un aller-retour compte pour deux déplacements distincts puisqu'il y a une inversion de l'origine et de la destination.

1.1.4 Intermodalité

Un même déplacement comporte généralement plusieurs modes de déplacement, ne serait-ce que pour se déplacer à pied jusqu'à l'emplacement du stationnement du véhicule. L'intermodalité consiste en l'optimisation des différents moyens de transport mis à la disposition de l'utilisateur. Il s'agit donc d'utiliser le moyen de transport offrant le meilleur rapport avantage/désavantage pour chacune des sections du déplacement. Les supports à vélo sur les autobus favorisent d'ailleurs l'intermodalité puisque l'utilisateur peut pédaler jusqu'à l'arrêt d'autobus, y accrocher son vélo, et rejoindre un milieu plus dense où ses déplacements utilitaires pourront continuer de se faire à pied ou en vélo (Mobilité-durable.org. 2010).

1.1.5 Part modale

« *La part modale constitue la proportion des déplacements effectués par un mode de transport donné, par rapport au nombre total des déplacements effectués par tous les modes* (Robert, 2010). » Toutefois, Mamy (2006) amène une dimension complémentaire en fixant la part modale dans le temps et dans l'espace en la ramenant à la proportion du trafic national attribuable à un mode de déplacement en particulier au cours d'une année. La part modale correspond donc au pourcentage du nombre de déplacements par mode sur le nombre total de déplacements, et ce, lors d'une période déterminée et vers un lieu défini.

1.1.6 Transport actif

Parfois appelé transport doux, « *le transport actif comprend toute forme de déplacement où l'énergie motrice est fournie par l'individu, donc essentiellement la marche et le vélo* » (Torres et Lewis, 2010). Certains précisent la définition en résumant le transport actif comme étant « *toute forme de transport où l'énergie est fournie par l'être humain – la marche, la bicyclette, un fauteuil roulant non motorisé, des patins à roues alignées, ou une planche à roulettes* » (ASPC, 2010). Selon Vélo Québec 2010, « *le transport actif est, par définition, une forme d'activité physique. Son rôle est donc stratégique dans la lutte contre l'obésité (...)* ». Somme toute, la définition la plus simple sera prônée dans ce cas, soit celle de tout mode de déplacement propulsé par l'utilisateur.

1.2 Contexte sous-jacent au sondage

Au Québec en 2009, le secteur des transports était à lui seul responsable de 43,5 % des émissions de gaz à effet de serre (GES), comparativement à 28 % pour le secteur industriel, 14 % pour le secteur résidentiel/commercial/institutionnel et 7,9 % pour le secteur agricole. La part automobile comptait pour 41 % de tous les GES dégagés par le secteur global des transports. C'est en réponse à cette problématique que les différents paliers décisionnels ont adopté des mesures, des lois et des plans stratégiques afin de tenter une diminution des impacts engendrés par ce secteur.

1.2.1 Contexte gouvernemental

L'adoption en 2006 de la *Loi sur le développement durable* menant à l'élaboration de la *Stratégie de développement durable 2008-2013* a favorisé l'implantation de processus de réflexion complets incluant les sphères économique, environnementale et sociale chez maintes institutions. Élément central du plan de développement durable du Québec, cette Loi comporte une définition du développement durable qui lui est propre et qui s'avère sensiblement différente de celle proposée par la Commissions Bruntland en 1987. Elle se définit par:

« ... un développement durable qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement (MDDEP, 2006) ».

Des seize principes considérés lors de l'élaboration de la Loi, plus de la moitié appellent directement ou indirectement à un changement dans les modes de déplacement. Parmi les principaux principes, on retrouve ceux associés à la santé et à la qualité de vie, à l'équité et la solidarité sociale, à la protection de l'environnement, à l'efficacité économique, à la production et la consommation responsable, au pollueur-payeur et à l'internalisation des coûts. Ces principes rejoignent plusieurs des arguments militant en faveur des modes de déplacement actifs, allant du diabète et de l'obésité à la démocratisation du transport en passant par les émissions de GES et la hausse des coûts reliés à la Société d'assurance automobile du Québec.

Le transport actif trouve aussi ses attaches dans la *Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013*, notamment dans les orientations stratégiques III et VI qui sont deux des trois orientations stratégiques prioritaires. Les orientations stratégiques prioritaires bénéficient d'un plus grand nombre d'intervenants gouvernementaux afin d'assurer leur atteinte. L'orientation III vise à produire et consommer de façon responsable. Dans la section des indicateurs de développement durable, il est précisé que l'une des actions nécessaires à l'atteinte de l'objectif est d'appuyer « *les autres alternatives à l'automobile solo comme le covoiturage, la marche et le vélo* » (Gouvernement du Québec, 2007). L'orientation VI vise, quant à elle, à aménager et développer le territoire de façon durable et intégrée. Les indicateurs de performance utilisés pour démontrer l'atteinte de cette orientation sont, entre autres, le nombre de schémas d'aménagement révisés et le transfert des déplacements motorisés vers des modes de transport alternatifs. Ces orientations stratégiques servent de référence aux 150 entités administratives qui ont été fortement encouragées à élaborer leur propre plan de développement durable pour mettre en place des actions concrètes liées à la *Stratégie gouvernementale*. (Gouvernement du Québec, 2007)

C'est ce qu'a fait le ministère des Transports du Québec (MTQ) en publiant dès 2009 son plan d'action de développement durable 2009-2013 dans lequel sa mission est de garantir dans l'ensemble de la province « *la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec* » (MTQ, 2009). Bien que l'ensemble des objectifs et des actions réponde à un but commun d'amélioration de l'efficacité du système de transport québécois, c'est l'action 9.3 visant l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique québécoise sur l'intermodalité qui assure le mieux une

promotion des transports actifs. En plus de s'appuyer sur le recours à différents modes de transport lors d'un déplacement afin d'optimiser chacun d'entre eux, cette action préconise que le « *réseau de base de chacun des modes de transport soit protégé et que ces derniers puissent compter sur des conditions favorables à leur efficacité respective* » (MTQ, 2009). Cela implique donc une protection, voire une amélioration, des infrastructures liées aux modes de déplacement actifs qui se traduisent par certains programmes de subventions comme le Programme Véloce ou le Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile. Lorsqu'elle sera rédigée, la politique québécoise de l'intermodalité des transports servira aussi d'outil en vue d'assurer la protection et l'amélioration des infrastructures. (MTQ, 2009)

Provenant du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), l'objectif de réduction de 20 % des émissions de GES sous la moyenne de 1990 d'ici 2020 vise particulièrement le secteur des transports. Plusieurs initiatives seront entreprises afin de réduire les GES émis par ce secteur, notamment le soutien financier des centres de gestion des déplacements (CGD) par le gouvernement du Québec afin que ces centres puissent à leur tour soutenir les institutions, commerces, industries et autres employeurs souhaitant bénéficier de plans de gestion de déplacements durables. Intimement liés au *Plan d'action 2006-2012 du Québec sur les changements climatiques* (PACC), ces incitatifs financiers sont mis de l'avant afin de faciliter cette transition. La mesure sept du PACC favorise le développement et l'utilisation des modes de transport alternatifs grâce à un investissement gouvernemental de 60 millions de dollars.

« Afin de promouvoir le mode de transport alternatif, il est essentiel de développer des réseaux de voies cyclables sécuritaires qui traversent les quartiers résidentiels vers les pôles d'emplois, comme les centres-villes, les parcs industriels, les centres commerciaux, les établissements du réseau de l'éducation, etc. » (MDDEP, 2009).

Ce sont là quelques exemples parmi de multiples initiatives découlant presque exclusivement de la *Loi sur le développement durable* qui créent un contexte favorable aux ministères et entités administratives québécois afin de changer leurs pratiques en transport.

1.2.2 Contexte municipal

La *Loi sur les compétences municipales* adoptée en 2006 par le ministère des Affaires rurales et de l'Organisation des territoires (MAMROT) permet un plus grand pouvoir décisionnel aux municipalités québécoises. En effet, selon l'article 66 de cette Loi,

« La municipalité locale a compétence en matière de voirie sur les voies publiques dont la gestion ne relève pas du gouvernement du Québec ou de celui du Canada ni de l'un de leurs ministères ou organismes.

Dans la présente loi, une voie publique inclut toute route, (...) voie piétonnière ou cyclable, trottoir (...) ainsi que tout ouvrage ou installation, y compris un fossé, utile à leur aménagement, fonctionnement ou gestion » (MAMROT, 2006).

Cet article confère un rôle clé aux municipalités dans la mise en place d'aménagements et d'installations favorisant les modes de déplacement actifs. Selon le MDDEP (2009), les acteurs municipaux ont un impact direct ou indirect sur environ 50 % des GES émis sur leur territoire. L'Union des municipalités du Québec (UMQ) adhère aussi à cette vision en recommandant *« l'adoption par les municipalités d'un plan de mobilité concernant l'ensemble des services à la collectivité dont elles sont responsables »* (UMQ, 2006). Appuyées dans cette démarche, plusieurs municipalités du Québec commencent à se doter de plan de mobilité durable depuis 2006.

La démarche sherbrookoise se démarque grâce à la création du Centre de mobilité durable de Sherbrooke (CMDS). Fort de ses 30 partenaires provenant des différentes sphères de la municipalité, le CMDS a entamé, en 2008, une réflexion sur la mobilité à Sherbrooke. Plusieurs étapes ont précédé l'adoption du *Plan de mobilité durable de Sherbrooke 2012-2021* (PMDS), allant du diagnostic de la situation, aux séances d'information publique, à l'organisation d'un forum sur la mobilité durable. Ces étapes préliminaires ont permis de façonner différents scénarios d'évolution qui se sont retrouvés dans le PMDS. Puisque l'objectif était de *« bâtir un projet qui répond réellement aux besoins de la population en matière de mobilité, de transport et d'urbanisme »* (CMDS, 2011) le plan a été soumis à la consultation publique afin d'assurer son arrimage aux demandes citoyennes et en vue de son adoption. Huit grandes thématiques y sont abordées, dont celle du transport actif, bien que seulement trois des 33 actions visent à répondre directement aux enjeux des modes

de déplacement actifs. Le diagnostic actuel de la situation du transport actif à Sherbrooke se résume en trois principaux points:

- le réseau récréatif, relativement bien développé dans les dernières années;
- le réseau utilitaire, quasi inexistant puisque des obstacles anthropiques et naturels empêchent certaines voies de progresser (autoroutes, artères, cours d'eau, topographie);
- le manque d'aménagements et d'infrastructures piétonnes et cyclistes en périphérie, qui rend les modes de déplacement actif dangereux.

Pour y remédier dans un horizon d'environ dix ans, trois actions concrètes seront appliquées, soit: de concevoir et mettre en œuvre un plan directeur du réseau cyclable; de concevoir et de mettre en œuvre un plan directeur du réseau piétonnier; et, de définir des normes d'aménagement dédiées aux transports actifs. Selon le PMDS, l'UdeS est l'un des principaux partenaires de la réalisation des deux premières actions, d'où l'importance de profiter de ce contexte favorable afin de bien cerner les problématiques internes aux campus de Sherbrooke et de bénéficier d'un mouvement généralisé pour les améliorer.

Consciente des enjeux en développement durable, la ville de Longueuil travaille présentement sur un plan de développement durable ainsi que sur un plan de mobilité active pour lequel la population a été invitée à répondre à un sondage sur leurs habitudes quant aux transports actifs. Bien que ces plans ne soient pas encore publiés, plusieurs actions en transport actif prennent déjà place dans la municipalité. En mai 2012, la ville inaugurerait la gare intermodale où l'accès en transport actif était favorisé en raison de la proximité à la piste cyclable, les passages souterrains pour la sécurité des piétons, et les abris-vélos couverts et sécurisés (Agence métropolitaine des transports, 2012). De plus, depuis avril 2012, des stations de vélos BIXI sont implantées à quelques endroits stratégiques de Longueuil, notamment à la sortie de métro au campus de l'UdeS, à la Place Longueuil, rue Saint-Charles, chemin de Chambly, et au Collège Édouard-Montpetit (*ibid*). (Ville de Longueuil, s.d.)

1.2.3 Contexte à l'Université de Sherbrooke

Le sondage sur les comportements et les perceptions en matière de transport actif mené dans le cadre de cet essai est issu d'un long processus qui a débuté en 2005. À l'époque, un premier sondage sur les habitudes de transport des membres de la communauté de l'UdeS avait été mené afin de tâter le pouls à la suite de l'implantation de l'accès universel au transport en commun pour les étudiants. Jusqu'à maintenant, aucun suivi de ce questionnaire n'a été fait (Webster, 2012). La Société des transports de Sherbrooke (STS) avait, elle aussi, mené son sondage en partenariat avec l'UdeS en 2009 dans le but de dresser un portrait général des habitudes de déplacement de la communauté universitaire. Selon monsieur Laurent Chevrot (2012), directeur adjoint de la STS, le questionnaire comptait environ une dizaine de questions et était administré par les autorités de l'UdeS. Environ 3 000 membres de la communauté de l'UdeS avaient répondu au sondage, ce qui, somme toute, constituait un très faible taux de réponse.

Parallèlement à ces sondages qui n'abordaient pas directement le transport actif, le *Plan stratégique de développement durable 2008-2011*, quant à lui, incluait des objectifs intéressants sur le plan du transport actif. Il s'agissait de:

- « Compléter le réseau interne de pistes cyclables reliant tous les bâtiments du Campus principal et le Campus principal du Parc Innovation;
- Collaborer avec nos partenaires au raccordement du réseau cyclable des campus de Sherbrooke au réseau municipal, contribuant ainsi à l'intégration physique de l'Université à la trame urbaine;
- Ajouter de cinquante à cent nouvelles places de stationnement pour vélos, incluant des emplacements fermés en projet pilote, et compléter les installations de douches au Pavillon Georges-Cabana;
- Offrir un nombre de vélos libre-service répondant aux besoins, notamment des vélos à assistance électrique;
- Compléter l'aménagement piétonnier du Campus principal;
- Promouvoir le transport actif sous toutes ses formes » (UdeS, 2008)

C'est dans ce contexte que se situait la phase I de la piste cyclable reliant le Pavillon Georges-Cabana jusqu'au boulevard de l'Université via la voie 4. Cette piste permet maintenant aux piétons et cyclistes de bénéficier d'un feu piétonnier menant à la rue Saint-Léonard. Les phases II et III se concentreront davantage sur l'arrimage entre les pistes cyclables sur le campus et celles du réseau des Grandes-Fourches (UdeS, 2008). De ces six points présentés en 2008, plusieurs pourront se retrouver à nouveau dans le prochain plan d'actions puisqu'il s'agit d'actions continues, notamment la collaboration avec les partenaires pour un arrimage entre les tronçons

et la promotion du transport actif, ou encore parce qu'il s'agit d'actions qui n'ont pas pu être complétées jusqu'à maintenant comme l'achèvement du réseau interne de pistes cyclables et l'aménagement piétonnier ainsi que la construction d'abris à vélo fermés et sécurisés.

Tout comme les premiers sondages, qui étaient reliés au *Plan stratégique de développement durable 2008-2011*, le sondage actuel permettra d'alimenter la prochaine stratégie et le futur plan d'actions de l'UdeS. Il est issu d'une demande du ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS) qui souhaitait utiliser certaines institutions collégiales – Cégep de Rimouski, de Baie-Comeau, de Sherbrooke, de Limoilou, et d'Ahuntsic – ainsi que trois institutions universitaires – l'Université de Montréal (UdeM), l'Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue, et l'UdeS – pour sonder un échantillon d'étudiants sur les modes de transports alternatifs, notamment sur un important volet du transport actif élaboré par Kino-Québec (Webster, 2012). L'administration de l'UdeS souhaitait profiter de cette opportunité pour faire le lien avec différents partenaires régionaux, dont Destination Sherbrooke et la STS, mais certaines clauses de confidentialité du MELS empêchaient l'UdeS de partager les résultats avec ses partenaires. C'est la raison pour laquelle l'institution s'est dissociée de ce sondage tout en conservant la majorité des questions proposées par Kino-Québec et par le MELS.

Le sondage actuel vise à répondre à trois objectifs, bien qu'un seul s'avère pertinent dans le cadre de cet essai. Il s'agit de répondre à la demande étudiante de la table de concertation en transport qui souhaite tracer un portrait de la situation actuelle et d'étayer des recommandations au niveau de la promotion du transport actif. Un bilan précis de la situation sur les perceptions et les comportements en transport actif des membres de la communauté de l'UdeS serait bénéfique non seulement au niveau statistique et informationnel, mais aussi au niveau quantitatif afin de connaître le nombre de personnes pratiquant ou ouvertes à pratiquer des modes de déplacement actifs et ainsi justifier les investissements en temps et en ressources humaines consacrés au développement du transport actif.

1.3 But de l'étude

Le but de cette étude est de formuler des recommandations en vue de favoriser le recours au transport actif par les personnes faisant partie de la communauté de l'Université de Sherbrooke.

1.4 Objectifs

Dans le cadre de cet essai, l'objectif général consiste à mieux cerner les perceptions et comportements en transport actif des membres de la communauté universitaire en vue de formuler des recommandations destinées à l'Université de Sherbrooke afin de lui fournir les outils nécessaires à la mise en place de mesures incitatives favorisant les modes de déplacement actifs.

Cet objectif répond directement aux objectifs du *plan d'action en développement durable 2008-2011* de l'institution, plan d'action n'ayant toujours pas été renouvelé, et qui visait notamment à privilégier le déplacement piétonnier et à développer une stratégie de promotion du transport actif (UdeS, 2008). L'objectif s'arrime aussi avec le Plan stratégique *Réussir 2010-2015* de l'Université de Sherbrooke, plus particulièrement avec les axes quatre et cinq visant à « *Contribuer au développement social, économique et culturel du Québec, notamment en Estrie et en Montérégie* » ainsi qu'à « *se construire un milieu de vie de qualité* ». Les recommandations formulées serviront d'outils d'aide à la décision auprès de l'UdeS en matière de transport actif.

Trois objectifs spécifiques permettront la réussite de l'objectif général;

- Documenter les perceptions et les habitudes en transport actif des membres de la communauté de l'UdeS grâce à la collecte de données.
- Analyser ces perceptions et comportements au quotidien à l'égard du transport actif.
- Élaborer des recommandations quant aux mesures incitatives à promouvoir pour améliorer l'état du transport actif de manière globale dans la communauté universitaire de Sherbrooke.

1.5 Question de recherche

Il s'agit d'explorer les perceptions et comportements des personnes faisant partie de la communauté de l'UdeS à l'égard du transport actif.

Dans le cadre de cette étude, une perception réfère à « *la fonction qui permet à l'organisme de recevoir, d'élaborer et d'interpréter l'information que vient de l'entourage par le biais des sens* » (Wordpress, 2011). Plus précisément, la

perception en transport actif se traduit par la réception, l'élaboration et l'interprétation de l'information qui provient de l'environnement dans lequel se trouve le répondant.

Dans la même optique, le comportement se détermine par plusieurs facteurs, mais la définition large du thème est à prioriser.

« Le comportement est la manière de se comporter (agir, réagir, se porter). Il s'agit de la façon de procéder des personnes ou des organismes vis-à-vis des incitations et par rapport au milieu et à l'entourage » (Wordpress. 2012)

Les comportements en transport actif incluent donc la façon de se déplacer aux alentours des campus de l'UdeS.

Tel que défini précédemment, le transport actif mise sur les modes de déplacement propulsés par l'usager. Les choix de réponses retenus pour le questionnaire sont la marche, le vélo et la planche à roue alignée, mais le répondant dispose aussi d'un espace qui lui permet de préciser tout autre mode de déplacement actif utilisé, que ce soit le patin à roues alignées, le monocycle, le ski de fond ou autre.

La communauté de l'Université de Sherbrooke réfère aussi bien aux étudiants qu'aux employés fréquentant physiquement l'un ou plusieurs des trois campus principaux, soit: le campus Principal, le campus de la Santé, et le campus Longueuil. Seuls les employés occasionnels ont été exclus de la liste d'envoi puisqu'il s'agit majoritairement de conférenciers qui n'ont à se déplacer que ponctuellement sur le campus.

1.6 Limite de l'étude

Cette étude comporte certaines limites attribuables à des questions d'ordre méthodologique. Tout d'abord, il est important de mentionner que l'échantillon est déterminé par la communauté de l'UdeS, et non par l'ensemble de la ville de Sherbrooke ou de Longueuil. De ce fait, les résultats seront représentatifs de certaines communautés universitaires, mais pas de la population québécoise en général.

La méthode retenue entraîne aussi certaines limites. Le choix du questionnaire à questions fermées ne permet pas d'aller recueillir des informations aussi riches que l'auraient été celles d'un focus groupe d'experts par exemple. Bien que la méthode

puisse être généralisable, les résultats ne le sont pas forcément puisque le contexte de l'UdeS est particulier. Hormis le campus de Longueuil, Sherbrooke est une ville de région où les distances sont importantes, où la topographie est considérable et où les réseaux de transport actif et en commun sont faiblement développés par comparaison avec ceux des grandes agglomérations. Ce sont les raisons pour lesquelles les solutions proposées ne sont pas forcément applicables en dehors de cet environnement particulier.

2. MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE

Le chapitre précédent a démontré la pertinence pour une institution telle que l'UdeS de profiter de l'impulsion du moment en ce qui a trait aux projets en transports actifs. En effet, les conditions favorables provenant des différents paliers décisionnels pourraient justifier l'éventuelle implication de l'établissement dans une promotion soutenue et concrète des modes de déplacement actifs. Afin de renforcer cette position, un soutien doit aussi provenir de l'ensemble de la communauté de l'UdeS. C'est la raison pour laquelle un questionnaire a été lancé, afin d'interroger les répondants sur leurs perceptions et leurs comportements en transport actif. Cet outil permettra l'atteinte des objectifs mentionnés auparavant.

Ce chapitre présente la méthodologie utilisée pour concevoir le sondage. La démarche décrivant la collecte de données est d'abord explicitée. Il est question notamment de la taille de l'échantillon, de sa représentativité et de la période couverte, par le sondage en ligne. Le type de recherche associé à une enquête est ensuite justifié selon ses principaux intérêts et ses limites. La logique interne du questionnaire est décrite.

2.1 Collecte de données

Aucun contrôle n'est possible sur la collecte de données puisque le sondage est auto-administré – les répondants interagissent avec la plateforme web – et les questions proviennent de plusieurs sondages déjà existants qui ont été fondus afin de les rendre complémentaires et cohérents. Par contre, une démarche méthodologique quant à la collecte de données est nécessaire, notamment concernant le nombre de répondants potentiels, la représentativité de l'échantillon, les périodes couvertes, la durée du sondage en ligne, etc.

Le nombre de répondants potentiels réfère à la vaste majorité de la communauté de l'UdeS. En effet, tous les membres fréquentant les trois principaux campus – le Campus principal, le Campus de la santé, et le Campus de Longueuil – sont ciblés par le sondage. Ce sondage sera envoyé à toute la communauté de l'UdeS active à la session d'automne 2011 et d'hiver 2012, soit; aux étudiants inscrits, au personnel de soutien, au personnel enseignant, au personnel professionnel et au personnel-cadre à l'emploi pendant cette période. Cette population comprend environ 3 000

salariés à temps complet, 2 600 salariés à temps partiel et près de 20 000 étudiants tous statuts confondus.

Quelques exceptions s'appliquent cependant pour déterminer les répondants. Comme le sondage cible les déplacements vers les campus, les étudiants ne suivant qu'un cours à distance et n'ayant donc pas à se déplacer vers l'établissement d'enseignement sont exclus du sondage, tout comme les étudiants fréquentant les campus satellites de l'UdeS que sont, entre autres, les campus de Laval, Moncton et le campus conjoint du Saguenay. Lors de l'envoi du sondage, le préambule du sondage incitait ces membres de la communauté de l'UdeS à ne pas y participer: « *Il s'adresse uniquement aux membres de la communauté de l'UdeS fréquentant l'un des trois campus : Campus principal, Campus de la santé et Campus de Longueuil. Si vous ne fréquentez pas l'un de ces campus, l'invitation à remplir ce sondage vous a été acheminée par erreur. Nous vous prions de nous en excuser et nous vous demandons de ne pas le remplir* ». Il ne s'agit que d'une mesure de précaution puisqu'ils n'ont techniquement pas reçu le questionnaire s'ils n'étaient pas inscrits à l'un des principaux campus. Dans le même ordre d'idées, le questionnaire n'a pas été envoyé aux employés contractuels et occasionnels puisqu'il s'agit souvent de contrats de quelques heures ou encore de conférenciers.

La représentativité de l'échantillon dépend de l'objet de comparaison. Les tranches d'âge de 20 à 30 ans sont surreprésentées par rapport à la population québécoise puisqu'en 2011, la moyenne d'âge au Québec était de 40,9 ans alors que la moyenne d'âge des étudiants universitaires était de 22,9 ans au premier cycle, de 28,5 ans à la maîtrise, et de 31,2 ans au doctorat pour la même année de référence. En revanche, l'échantillon sera représentatif des autres communautés étudiantes universitaires québécoises (ISQ, 2011) (MELS, 2011).

En ligne du 26 juin au 20 juillet 2012, le sondage a fait l'objet de deux envois à la communauté de l'UdeS. Le premier visant à informer les gens de l'existence du sondage et de l'importance de leur participation. Le second cherchant à leur rappeler qu'il ne reste qu'une semaine avant la fermeture du sondage. Une promotion du questionnaire fût faite grâce aux sites officiels et aux pages de réseaux sociaux de la Fédération étudiante de l'UdeS et du Regroupement des étudiant(e)s de maîtrise, diplôme, et doctorat de l'UdeS. Le questionnaire se retrouve à l'annexe 1.

2.2 Type de recherche

Le type de recherche retenu pour cet essai est l'enquête.

« *L'enquête désigne toute activité de recherche au cours de laquelle les données sont recueillies auprès d'une partie de la population en vue d'en examiner les caractéristiques, les opinions ou les intentions* » (Bellalite, 2010)

L'enquête permet d'aller chercher des données personnelles et factuelles grâce à la section concernant le profil du répondant. Ces données recueillent des informations quant à la relation entre le répondant et son environnement, en plus de consolider l'identification des perceptions et des comportements du répondant quant au transport actif (*ibid.*).

Les caractéristiques de l'enquête répondent aux besoins de cet essai à plusieurs niveaux. Premièrement, l'enquête est un type de recherche adapté à l'échantillon visé. En effet, l'échantillon à l'étude est supérieur à 25 000 personnes en plus d'être fractionné selon différentes variables – le campus d'attache et l'occupation principale – d'où l'attrait de l'enquête par comparaison à des groupes de discussions (Nduwimana, 2010). Dans le même ordre d'idées, l'enquête est la « *seule technique permettant de recueillir des informations quantifiées sur des collectivités importantes* » (*ibid.*). Elle offre un champ d'études hors des domaines d'atteinte généralement couverts par les recensements nationaux ou les statistiques administratives. En fonction de la taille de l'échantillon, il est aussi possible d'obtenir rapidement un degré de précision acceptable.

Bien que les avantages soient nombreux, certaines limites demeurent avec ce type d'étude. Le type d'information recueillie par l'enquête ne permet pas d'approfondir le sujet puisqu'il s'agit majoritairement de questions fermées. Des discussions avec des groupes d'experts ou encore des « *focus-groups* » auraient permis d'approfondir la nature des informations recueillies. De plus, puisque l'enquête est adaptée à l'étude d'une population nombreuse, un faible taux de réponse entraînerait une faiblesse quant aux déductions et aux extrapolations possibles. Un haut taux de réponse est donc essentiel pour l'acquisition de données détaillées. (Nduwimana, 2010)

2.3 Conditions de validité du questionnaire

Le questionnaire répond à trois conditions de validité. Premièrement, les informations requises doivent être traduites en une quantité de questions précises à l'intention de l'échantillon. La formulation des questions doit permettre une compréhension homogène de la part des répondants. Deuxièmement, le questionnaire doit être à la fois motivant, pertinent et cohérent pour encourager le répondant à coopérer jusqu'à la fin. À nouveau, la compréhension des questions ne doit pas demander un effort trop exigeant de la part du répondant. Il doit facilement saisir le but des questions pour se sentir impliqué dans le processus. L'élaboration des questions est étudiée plus en profondeur dans la prochaine section. Troisièmement, les sources potentielles d'erreurs doivent être minimisées pour assurer une validité maximale des données recueillies. (Malhotra, 2007)

2.4 Conception du questionnaire

Bien que le présent questionnaire soit le résultat de questionnaires antérieurs refondus, une démarche a été suivie afin d'assurer la cohérence des questions. La conception du questionnaire a été inspirée des neuf étapes suggérées par Malhotra (2007), favorisant ainsi l'atteinte des conditions de validité décrites par l'auteur. Seule l'étape concernant la reproduction du questionnaire papier a été mise de côté puisqu'elle ne s'applique pas au présent contexte. Cette section présente ces étapes ajustées aux besoins de cet essai.

2.4.1 Spécification des informations requises

La première étape implique de réfléchir aux informations à aller chercher chez les répondants. La spécification des informations requises intègre trois composantes principales en fonction desquelles sont conçues les questions, soit les perceptions, les comportements et le profil du répondant. La population ciblée est aussi à considérer à cette étape puisque la compréhension du répondant est influencée par ses caractéristiques socioéconomiques (Malhotra, 2007).

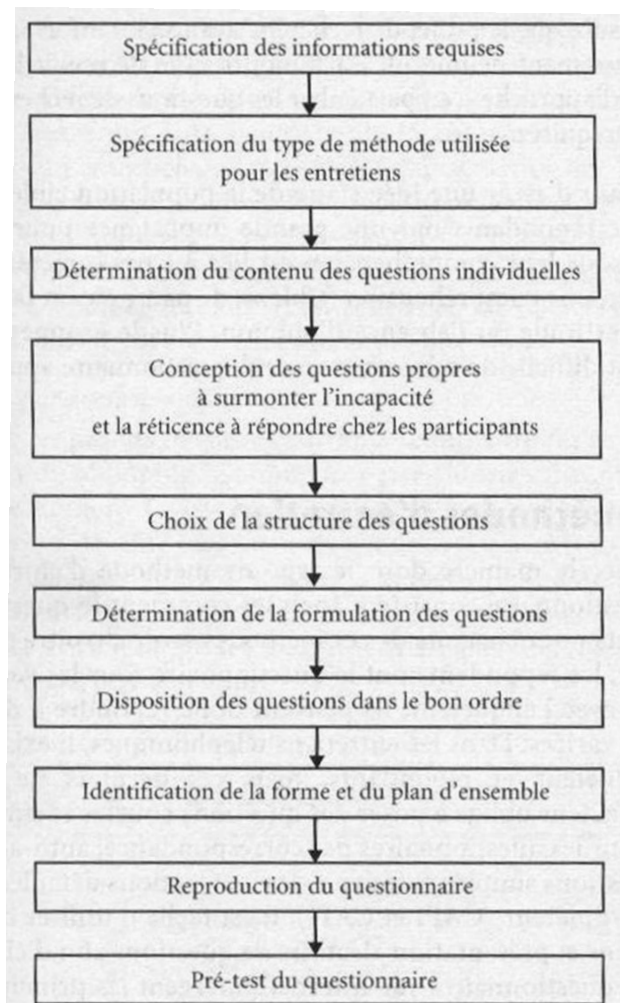


Figure 2.1 – Les étapes de l’élaboration d’un questionnaire (tiré de Malhotra, 2007, p.223)

2.4.2 Spécification du type de méthode d’enquête

Le type de méthode d’enquête retenu est le questionnaire sur internet. Le choix du questionnaire sur internet se justifie d’abord par la flexibilité offerte via ce média. En effet, des sauts de sections et des personnalisations de certaines questions permettent un cheminement adapté à la réalité du répondant. Le contrôle de l’échantillon est aussi optimal dans la situation présente. Référant à la capacité à atteindre les personnes enquêtées avec la technique choisie, le questionnaire sur internet est un choix logique puisque chaque membre de l’échantillon possède une boîte de courriel Usherbrooke. Bien qu’il soit possible que certains membres de la communauté de l’UdeS n’aient pas accès à un ordinateur à la maison, ils ont tous accès à un ordinateur doté d’Internet sur leur lieu de travail. En revanche, la limite de cette méthode concerne les étudiants ou membres du personnel n’ayant pas activé

leur boîte de courriel usherbrooke, ou utilisant une autre adresse que celle-ci pour leurs courriels quotidiens. Cette limite peut être minimisée grâce à une promotion soutenue du sondage sur les médias sociaux et dans les médias traditionnels de l'UdeS. La rapidité de cette méthode est aussi un avantage non négligeable. La quasi-instantanéité de la réception du sondage et du retour des données, ainsi que la possibilité d'analyser au fur et à mesure les données enregistrées sauvent un temps considérable. La plate-forme du sondage a en plus l'avantage d'éviter que les répondants ne remplissent le questionnaire plus d'une fois grâce à l'identification de l'adresse IP et du courriel du répondant. Cependant, l'obstacle majeur du questionnaire par internet est le faible taux de réponse engendré.

« Cela est dû à la peur des virus – qui incite à supprimer les e-mails issus de sources inconnues --, à des contraintes techniques comme l'obligation de rester en ligne pour répondre à un questionnaire sur un site, ou au manque de motivation du répondant qui est seul face au questionnaire » (Malhorta, 2007).

Cet obstacle peut être atténué de plusieurs manières. La source d'envoi n'est pas inconnue, mais provient d'une source communiquant fréquemment avec la communauté de l'UdeS par l'intermédiaire de courriels et de liens internet, excluant donc la peur du virus. Afin de remédier au manque de motivation, les répondants courent la chance de se mériter certains prix qui sont annoncés d'emblée avec l'envoi du questionnaire. La diffusion d'informations préalables et les envois de courriels de relance démontrent aussi le sérieux de la démarche.

2.4.3 Détermination du contenu des questions individuelles

Le contenu des questions est une étape cruciale puisque chaque question se doit d'être nécessaire, claire et cohérente. Cette étape fait l'objet de la section 2.4 où la nature des questions est explicitée.

2.4.4 Conception des questions propres à surmonter l'incapacité et la réticence à répondre chez les participants

Trois principaux facteurs peuvent amener le répondant à une non-réponse; s'il n'est pas ou mal informé, s'il ne se souvient pas ou s'il est incapable de formuler sa réponse (Malhorta, 2007). Le questionnaire a été bâti de manière à éviter le plus possible ces non-réponses qui diminuent la qualité des données recueillies. C'est la raison pour laquelle lorsqu'une question est plus pointue, le répondant peut choisir

« *Je ne sais pas* », « *Ne s'applique pas* », ou « *Autre, précisez* ». Ces choix de réponse permettent aux répondants d'opter pour un choix de réponse représentatif de leur situation. Dans le même ordre d'idées, ce sont leurs modes de déplacement réguliers voire quotidiens qui sont sondés, déplacements qui sont donc frais à la mémoire des répondants. Afin de pallier la réticence de formuler une réponse, les questions comprennent une variété de choix de réponses.

Les répondants peuvent être en mesure de répondre à une question, mais peuvent souhaiter l'éviter pour plusieurs raisons possibles. Que ce soit parce que la réponse leur demande un trop grand effort, que le contexte ne leur semble pas favorable, que le but premier de l'étude leur semble insignifiant, ou encore parce que l'information demandée est trop délicate, le sondeur peut se buter à une non-réponse (*ibid.*). C'est la raison pour laquelle les listes de réponses sont exhaustives, que les liens entre les questions et l'objectif de l'étude sont clairs et légitimes, et que les informations quant au profil du répondant sont placées à la fin du questionnaire puisque l'âge, le statut socioéconomique, le code postal et autres peuvent constituer des informations sensibles chez certaines personnes. De plus, l'objectif de l'étude est énoncé dans le courriel d'envoi comme dans la page d'accueil du questionnaire.

2.4.5 Choix de la structure des questions

Les questions peuvent être structurées sous différents angles. Selon Aktouf (1987), six catégories de questions peuvent être répertoriées: les questions de faits, les questions fermées, les questions ouvertes, les questions entonnoirs, les questions couplées et les questions cafétérias. Ces mêmes catégories se retrouvent chez Malhotra (2007) sous des étiquettes différentes.

Ce questionnaire est composé de 35 questions. Selon leurs habitudes et leur statut, les répondants répondent entre 24 et 31 questions puisque certaines des sections ne les concernent pas. Les 12 questions de faits touchent le profil du répondant, par exemple l'âge, le sexe, le domaine d'étude, etc.

Bien que la très grande majorité des questions soient des questions fermées, Aktouf (1987) souligne la différence entre ces dernières et les questions cafétérias. Le choix des questions fermées où les modalités de réponses sont peu nombreuses et fixées d'emblée se résume généralement à « *Oui, Non, Ne sais pas* », alors que les questions cafétérias proposent « *une série de réponses possibles au choix, et qui*

sont susceptibles d'épuiser tout ce que le sujet peut avoir à répondre sur l'élément considéré (*ibid.*) ». Dans cette optique, seulement deux questions répondent aux critères des questions fermées, et 11 questions seraient cafétérias. Les dix autres questions sont des questions ouvertes, mais huit d'entre elles sont des questions ouvertes « *numériques* » où le répondant doit indiquer le nombre de déplacements effectués pour chacun des modes de transport proposés et deux questions laissent un champ de réponse sans restriction.

Bien que moins riches en informations, les questions fermées et cafétérias sont privilégiées pour de nombreuses raisons. Premièrement, la taille imposante de l'échantillon demande un traitement efficace des données. Le codage et le traitement des données provenant de ces questions peuvent être gérés par la plate-forme de sondage, ce qui est impossible dans le cas de questions ouvertes. Ce pré-traitement facilite aussi l'étape d'analyse, en plus de la rapidité à laquelle les questions sont soumises. Ce type de question évite au répondant de mettre trop d'effort sur la formulation d'une réponse, ce qui peut lui paraître fastidieux dans le cadre d'un questionnaire de cette longueur. (Malhorta, 2007)

2.4.6 Détermination de la formulation des questions

Une grille de critères rassemblant à la fois les sept critères de Malhorta (2007) et les cinq critères d'Aktouf (1987) a été établie afin d'assurer une formulation adéquate et optimale des questions.

Tableau 2.1 – Critères de formulation (inspiré de Malhorta, 2007, p.239-244 et d'Aktouf, 1987 p.97-99)

Critères	Oui	Non
Définir le sujet		
Utiliser des mots simples		
Utiliser des mots précis et non ambigus		
Éviter les questions tendancieuses ou biaisées		
Éviter alternatives et hypothèses implicites		
Éviter les généralisations et les estimations		
Éviter les déclarations affirmatives et négatives		
Formuler de manière brève		
Assurer l'acceptabilité des questions		

La définition du sujet implique une compréhension intégrale de la question, notamment quant au « *qui, quoi, quand, où* ». Une inclusion de ces quatre variables

à chacune des questions alourdirait le processus puisqu'elles sont parfois implicites, mais une utilisation judicieuse permet d'éviter une confusion ou une mauvaise compréhension chez le répondant.

L'utilisation de mots simples, précis et non ambigus implique de ne laisser aucune place à l'interprétation. Par exemple, il s'agit de définir d'emblée les concepts qui pourraient être compris différemment comme de savoir qu'un déplacement équivaut à un aller seulement, ou que le transport actif est un déplacement où l'énergie est fournie par l'être humain. Il s'agit aussi d'éviter les formulations telles « *habituellement* » ou « *occasionnellement* » puisque celles-ci ont des sens différents chez chacun des répondants (Aktouf, 1987).

Les questions tendancieuses ou biaisées sont des questions qui influencent le répondant vers une réponse déterminée. Les alternatives et les hypothèses implicites sont aussi à éviter puisque la portion implicite de la question peut être mal comprise ou incomprise chez les répondants.

Les généralisations et les estimations réfèrent à la précision de la question ainsi qu'à son unidimensionnalité. Il s'agit de ne pas inclure deux questions en une seule. Par exemple, au lieu de demander « *Pensez-vous qu'une coopérative de vélo devrait gérer le système de vélo libre-service du Campus principal de l'UdeS* », il est préférable de scinder cette question en deux puisque le répondant peut ne pas connaître le système de vélo libre-service, ignorer le mandat d'une coopérative de vélo, ou encore vouloir la création d'une coopérative de vélo, mais sans qu'elle ne gère le système de vélo libre-service.

Le dernier critère de Malhorta (2007) est d'éviter les déclarations affirmatives et négatives puisque l'orientation de la question influence le répondant. Les questions doivent être formulées de manière brève, de façon à ce qu'à la fin de la lecture de la question, le répondant se souvienne encore du début et n'ait pas à la relire à plusieurs reprises. Les questions ne doivent pas être choquantes ou controversées. Dans la même optique, les réponses ne doivent pas être dévalorisantes. Par exemple, il serait inapproprié de demander « *Seriez-vous prêt à changer vos modes de déplacement pour améliorer l'environnement* », puisque personne ne voudra y répondre « *non* », même si c'est ce qu'il pense.

2.4.7 Disposition des questions dans le bon ordre

L'ordre des questions est important puisqu'il peut rebuter un répondant à poursuivre le questionnaire s'il se sent attaqué ou brusqué. C'est la raison pour laquelle les questions reliées au profil du répondant sont posées à la toute fin du questionnaire. C'est aussi la raison pour laquelle un ordre logique a été établi dans l'élaboration du questionnaire; le sujet est introduit grâce à deux questions anodines, mais révélatrices du contexte personnel du répondant. S'ensuit un bloc de questions sur les comportements, puis sur les perceptions qui seront détaillés à la section 2.5.

2.4.8 Identification de la forme et du plan d'ensemble

Le plan d'ensemble renvoie à la disposition des questions dans le bon ordre puisque les différents blocs représentent la forme du questionnaire. Au plan technique, la plate-forme choisie permet une représentation visuelle intéressante du contenu du questionnaire. Il est facile d'y lire les questions et les réponses, et de comprendre la marche à suivre dans la sélection des choix proposés.

2.4.9 Pré-test du questionnaire

La dernière étape de l'élaboration du questionnaire est le pré-test. Plusieurs pré-tests ont été effectués à différentes étapes de l'élaboration au moyen d'un processus itératif. Premièrement, les questions ont été testées sur un premier échantillon constitué de membres de la communauté de l'UdeS. Les commentaires soulevés par ces répondants ont mené à une révision et à des modifications du questionnaire, qui ont par la suite été resoumises à un échantillon différent, et ainsi de suite jusqu'à ce que chacune des questions soit claire et cohérente. Une autre vague de pré-test a été effectuée pour vérifier les aspects techniques du sondage, à savoir si les sauts de questions étaient cohérents, si les réponses s'enregistraient bien au fur et à mesure, s'il était possible de compléter le questionnaire plus d'une fois par personne, si des coquilles avaient échappé aux pré-tests précédents, etc.

2.5 Nature des questions

Comme il a été déjà mentionné, le questionnaire est formé de trois blocs principaux reposant sur les perceptions, les comportements et le profil du répondant. Ces blocs permettent de constater si les gens traduisent leurs perceptions par leurs comportements ou de comprendre la logique de discordance entre leurs perceptions et leurs comportements. Puisque chacune des questions contribue à rechercher des éléments spécifiques et essentiels à l'atteinte des objectifs de l'essai, cette section vise à expliciter la nature de ces dernières afin d'en justifier la pertinence.

2.5.1 Les perceptions

Douze questions reliées à la perception du répondant à l'égard du transport actif sont utilisées afin de dresser un portrait global des désirs, des obstacles, et des solutions potentielles à leur mode de déplacement.

D'entrée de jeu, une première question est posée en vue d'explorer l'environnement relationnel du répondant. Cette question est détachée du bloc de questions sur les perceptions afin de débiter doucement le questionnaire. Les perceptions sont principalement introduites dans le questionnaire par le biais de deux questions visant à positionner le répondant quant aux modes de déplacement actifs de mai à octobre, et de novembre à avril. En effet, des divergences peuvent apparaître entre la volonté d'utiliser un mode de transport actif pendant la saison plus propice où les trottoirs et les pistes cyclables sont entretenus et balisés, et la volonté de prendre un tout autre mode pendant la période hivernale.

La raison principale qui incite ou inciterait le répondant à effectuer un transfert modal vers le transport actif est ensuite demandée. Il est pertinent de connaître la raison de ce transfert afin de miser éventuellement sur cet argument pour sensibiliser la communauté de l'UdeS aux transports actifs. Dans la même optique, le répondant doit ensuite identifier les principales contraintes à utiliser les modes de déplacement actifs.

Lorsque les contraintes ont été identifiées, des actions stratégiques municipales visant à encourager le transport actif sont proposées au répondant. En effet, puisque les campus de l'UdeS sont la source d'une quantité considérable de déplacements, il est logique qu'ils soient une partie prenante des stratégies municipales en matière de

gestion des déplacements. La sécurité et l'environnement physique du répondant sont abordés par l'intermédiaire des infrastructures municipales.

Des actions stratégiques sont aussi énumérées quant à la manière dont l'UdeS devrait s'y prendre pour créer un climat plus propice aux transports actifs sur ses campus. Plusieurs possibilités de réaménagement des lieux visant à améliorer l'environnement physique dans lequel se font les déplacements actifs sont soumises à l'attention du répondant. Les suggestions portent sur l'idée d'avoir un espace à vélo privé et sécurisé, un système de vélo libre-service, ainsi qu'une coopérative de vélos sur le Campus principal. Ces solutions font partie des actions réalistes que l'UdeS pourrait poser dans un futur rapproché.

Les questions relatives aux perceptions se terminent avec deux questions ouvertes: la première invite le répondant à suggérer des slogans pour promouvoir les transports actifs, et la seconde laisse un espace afin de recueillir ses commentaires.

2.5.2 Les comportements

Bien que les perceptions face au transport actif puissent être des plus positives, il est important d'établir une corrélation avec les comportements. C'est la raison pour laquelle dix questions portent sur les comportements en transport actif chez les membres de la communauté de l'UdeS.

Le bloc des questions reliées aux comportements débute avec une question générale sur l'utilisation des modes de déplacement actifs, tout en donnant des exemples de ce que sont les modes de déplacement actifs. Il s'ensuit une structure axée sur quatre destinations potentielles liées aux motifs de déplacements. Ces quatre destinations correspondent au domicile, à l'UdeS, au lieu de travail (si différent de l'UdeS), et aux autres motifs de déplacements incluant le magasinage, les loisirs, etc. Un répondant n'ayant pas de travail hors campus n'a pas à répondre aux déplacements reliés au lieu de travail. Ces destinations brossent un portrait complet des motifs de déplacements lors d'une semaine type.

Le répondant peut choisir entre divers modes de déplacement selon la saison visée. L'année a été divisée en deux, soit de mai à octobre et de novembre à avril puisque la période hivernale peut sembler moins propice à certains modes de déplacement. Les modes actifs ont été sélectionnés à partir de leur vraisemblance et de leur

popularité, et l'option « *Autre, précisez* » permet au répondant d'indiquer son mode de déplacement s'il n'est pas déjà énuméré. Les multiples pré-tests ont contribué à dresser une liste cohérente.

Ces modes de transport actif sont accompagnés d'autres modes de déplacement, allant du covoiturage à la voiture personnelle, afin de pouvoir calculer la part modale de chacun des modes. Le répondant est invité à inscrire lui-même le nombre de déplacements selon le mode de déplacement. Plusieurs options avaient été envisagées pour définir la fréquence, que ce soit selon un nombre prédéterminé de déplacements, le pourcentage ou d'autres indicateurs, mais c'est la réponse « *numérique* » ouverte qui s'est avérée la plus appropriée à la suite des pré-tests. En effet, la fréquence ainsi définie peut être relativisée en pourcentage au besoin par la suite, et permet une richesse et une précision impossible à obtenir avec des réponses préétablies.

2.5.3 Le profil du répondant

Les 13 questions de la section du profil du répondant permettent de vérifier la représentativité du sondage. Ces données sont compilées en vue d'être comparées entre elles, mais aussi afin d'être comparées à l'échelle québécoise avec d'autres institutions et milieux de travail. Les employés et les étudiants sont séparés dans cette section dans le but d'avoir accès à des questions les représentant mieux.

Les répondants sont d'abord questionnés sur leur statut à l'UdeS comme étudiant ou employé, et le campus auquel ils sont rattachés parmi les trois principaux – Campus principal, de la santé, de Longueuil. Ces deux questions permettent de saisir la réalité socioéconomique du répondant, ainsi que l'environnement dans lequel les réponses sont formulées. Le sexe est ensuite demandé, puis le groupe d'âge par tranche de cinq ans à l'exemple des recensements de l'Institut de la statistique du Québec et de Statistiques Canada.

Pour les répondants principalement employés de l'UdeS, la catégorie de personnel ainsi que la faculté ou le service d'attache sont demandés. Pour les répondants principalement étudiants, le domaine d'étude et la faculté fréquentée sont requis. Bien que le domaine d'étude ait été suffisant pour comparer les données avec les autres institutions québécoises, la faculté fréquentée permettra d'orienter les

recommandations vers des bâtiments spécifiques au besoin. Le régime d'inscription et le niveau de scolarité viennent compléter le portrait étudiant.

2.6 Analyse et traitement de l'information

L'analyse principale sera celle reliée aux réponses fournies par les répondants. Trois niveaux d'analyse sont appliqués lors du traitement de l'information afin de pouvoir en dégager des constats cohérents et justifiés. Cette section explique la démarche utilisée pour analyser et traiter l'information.

2.6.1 Analyse quantitative

Ce premier niveau d'analyse cherche à décrire les résultats obtenus pour chacune des questions sur le profil du répondant, les perceptions et les comportements à l'aide de statistiques descriptives. Il s'agit de résumer l'information en tableaux afin de permettre une compréhension des données recueillies selon différents paramètres, soit: la distribution des fréquences (minima et maxima) et les mesures de tendance centrale (le mode, la médiane et la moyenne). « *Les statistiques résumées permettent au chercheur d'organiser les données et d'en tirer des significations pertinentes au domaine étudié* » (Bellalite, 2010). Ce sont donc de multiples tableaux et figures qui traduisent la répartition des réponses suscitées, en valeurs brutes ou en pourcentages. Un court paragraphe suit chacun des graphiques afin de mettre les questions en contexte.

2.6.2 Analyse de traitement de l'information

Le questionnaire comporte trois questions ouvertes – dont l'une quant au code postal lors du trimestre d'automne ou d'hiver – ainsi que 16 questions où il est possible pour le répondant de créer, compléter ou bonifier sa réponse grâce à la case « *Autre, précisez* ». Ces réponses étant souvent riches en information, une analyse qualitative par unité de sens est menée afin de saisir les subtilités de ces données. Ces données sont regroupées à la fois par thématiques, et par la nature des commentaires fournis. Pour des fins de confidentialité, les questions ouvertes ne pourront pas être associées à un répondant, mais le commentaire ou le slogan sera suivi d'homme/femme et de l'âge puisque ces critères peuvent influencer l'information.

2.6.3 Analyse croisée répondant et comportements/perceptions

Dans un premier temps il s'agit de comprendre qui sont les répondants, puis de choisir des critères discriminants afin de permettre des associations entre le profil du répondant et les comportements et les perceptions par des tableaux croisés. Chacun des critères du profil de répondant est un paramètre potentiel à jumeler avec les perceptions et les comportements.

2.6.4 Analyse croisée comportements et perceptions

Il s'agit de comparer les comportements et les perceptions afin d'en constater la cohérence ou non. Plusieurs relations sont observables, soit des perceptions favorables, défavorables ou neutres jumelées à des comportements favorables ou non-favorables.

3. ANALYSE DES DONNÉES

Cette section se base sur une analyse qui se décline en trois composantes, soit: l'analyse quantitative, l'analyse de traitement de l'information, et l'analyse croisée.

3.1 Analyse quantitative

La population cible pour cette enquête est composée de la communauté de l'UdeS dans son ensemble, soit de 25 000 personnes. À la suite d'une période en ligne de trois semaines, l'échantillon compte 4 294 répondants, représentant 17 % de la population. De ce nombre, près de 3 160 personnes ont dûment complété le sondage alors que 1 134 participants y ont partiellement répondu. Les questions relatives au profil du répondant sont d'abord analysées, suivies des questions reliées aux comportements et aux perceptions.

3.1.1 Profil du répondant

Sexe

Au niveau du corps professionnel, ce sont 682 femmes et 478 hommes qui se sont prêtés à l'exercice, soit 59 % contre 41 %. La différence est plus marquée au niveau des étudiants où 1 274 femmes et 688 hommes ont participé, soit 65 % contre 35 %. Ceci s'explique en raison du taux d'inscription beaucoup plus élevé chez les femmes que chez les hommes, notamment au trimestre d'automne 2011 où 60 % des personnes inscrites étaient des femmes. La tendance du trimestre d'hiver 2012 est similaire avec un taux d'inscription de femmes de 59 %. (UdeS, 2012)

Il est intéressant de remarquer que seuls 3 122 des participants ont répondu à cette question sur les 4 294 répondants. Plusieurs raisons peuvent expliquer ce taux de réponse (72 %). Par exemple, puisque cette question était posée vers la fin, il est possible que certains répondants aient pu être importunés par le nombre considérable de questions, ou encore certains ont pu juger qu'il s'agissait d'une information confidentielle ou du moins personnelle. Cette problématique est récurrente tout au long des questions sur le profil du répondant. Le taux de réponse y est significativement inférieur par comparaison avec le taux de participation des autres parties du sondage.

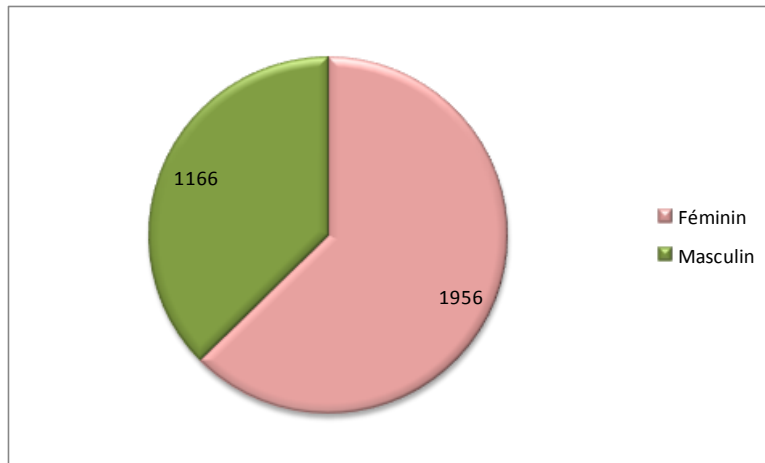


Figure 3.1 – Répartition du nombre de répondants selon le sexe

Âge

En 2011, la moyenne d'âge au Québec était de 40,9 ans alors que la moyenne d'âge des étudiants universitaires était de 22,9 ans au premier cycle, de 28,5 ans à la maîtrise, et de 31,2 ans au doctorat pour la même année de référence (ISQ, 2011) (MELS, 2011). Il est intéressant de constater que la moyenne d'âge chez les répondants étudiants de l'UdeS est d'environ 27,5 ans, et de près de 43 ans chez les répondants employés. La moyenne d'âge de la communauté de l'UdeS est d'un peu plus de 33 ans, ne pouvant donc se comparer à la population québécoise en général, mais s'apparentant aux communautés universitaires québécoises (ISQ, 2011) (MELS, 2011).

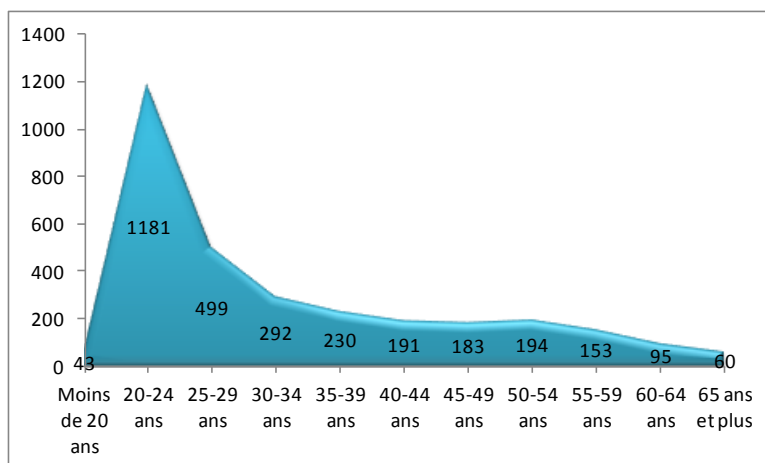


Figure 3.2 – Répartition du nombre de répondants selon l'âge

Catégorie de personnel

Cinq catégories de personnel ont été retenues lors de l'enquête, soit: le personnel de soutien, le personnel chargé de cours, le corps professoral, le personnel professionnel et le personnel cadre. Des 1 114 employés ayant répondu au sondage, 33 % sont des employés de soutien, 11 % des chargés de cours, 21,5 % des professeurs, 29 % des employés professionnels, alors que 5,5 % sont des cadres.

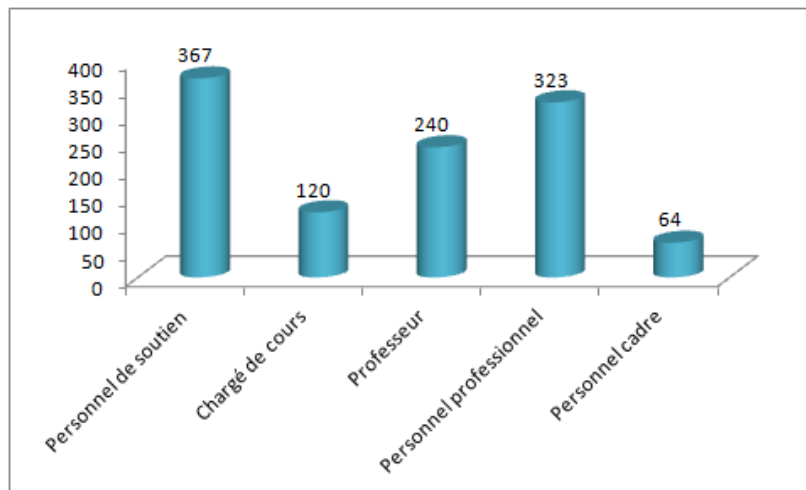


Figure 3.3 – Répartition du nombre de répondants selon la catégorie de personnel

Service ou faculté fréquentée

En plus de la catégorie de personnel, les employés ont indiqué le service ou la faculté fréquentée afin de mieux identifier les besoins selon cette répartition. Des 1 194 répondants, 20 % des gens proviennent de médecine et sciences de la santé, constituant la plus grande classe. La figure suivante montre les services ayant le plus contribué au sondage. La figure 5 regroupe l'ensemble des services sous une même rubrique, et permet de constater la forte participation des gens de la Faculté de médecine et des sciences de la santé (FMSS) ainsi que des services en général. En ce qui a trait à cette surreprésentation des gens de la FMSS, elle peut s'expliquer à la fois par leur intérêt significatif à la relation entre les transports actifs et leur domaine qu'est la santé, mais aussi par le fort taux d'insatisfaction quant au manque d'infrastructures piétonnes et cyclables pour se rendre jusqu'au Campus de la santé où sont la majorité des personnes en médecine et en sciences de la santé.

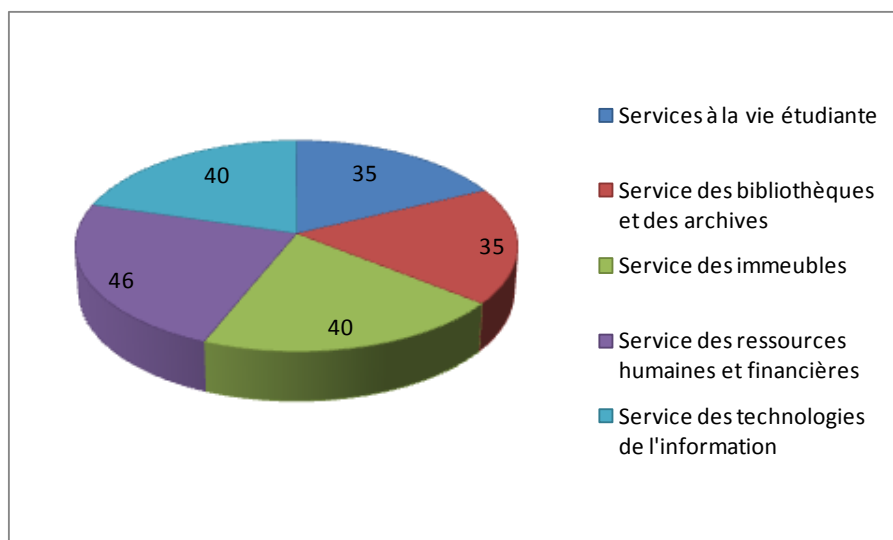


Figure 3.4 – Répartition du nombre de répondants par Services ayant le plus participé au sondage

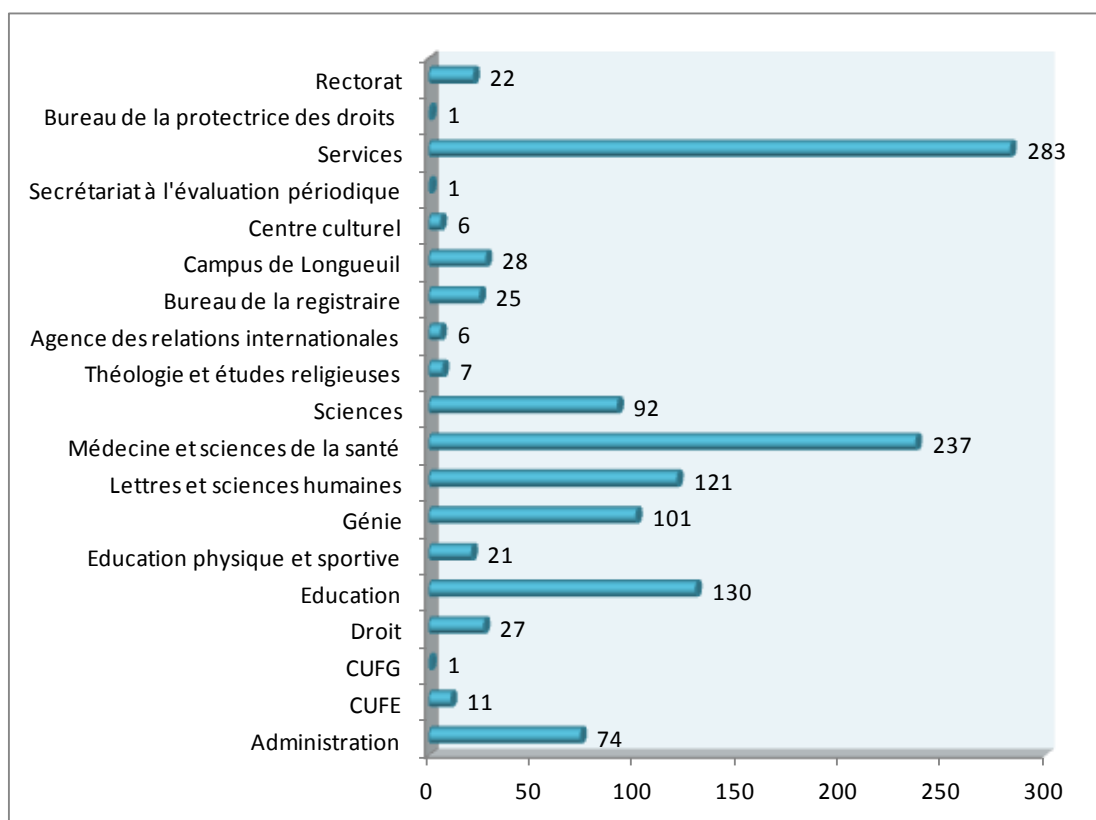


Figure 3.5 - Répartition du nombre de répondants selon le service ou la faculté fréquentée

Faculté fréquentée

La figure suivante montre la répartition des répondants selon la faculté fréquentée. Cette information est intéressante lorsque l'on envisage de répondre plus adéquatement aux besoins de chacune des facultés, sachant que les infrastructures dont elles disposent diffèrent considérablement.

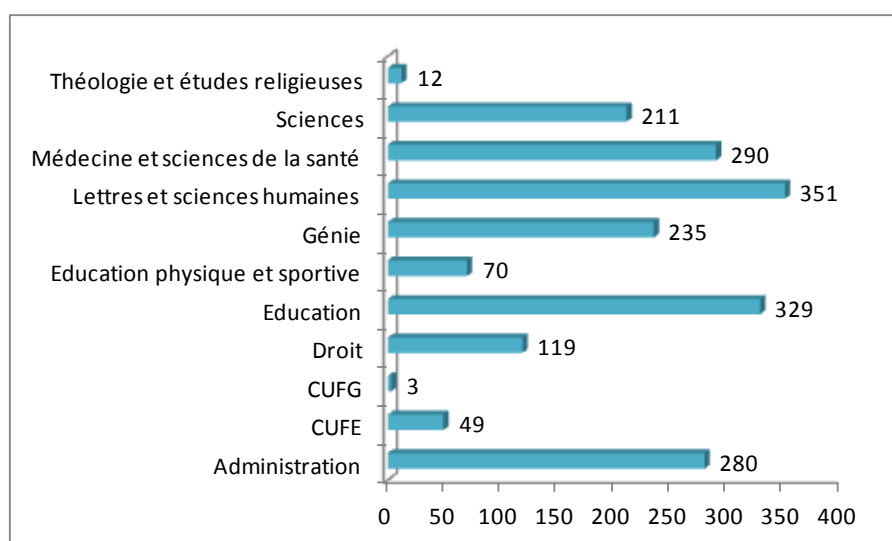


Figure 3.6 – Répartition du nombre de répondants selon la faculté fréquentée

Le tableau brosse le portrait des effectifs étudiants ayant participé à l'enquête et ceux officiellement inscrits à la session d'automne 2011. Les répondants se répartissent de façon relativement proportionnelle au poids de chacune des facultés sur l'ensemble des effectifs étudiants.

Tableau 3.1 – Comparaison entre le nombre de répondants et les inscrits à la session d'automne 2011

	Répondants	Inscrits
Théologie et études religieuses	0.5	0.5
Sciences	11	9
Médecine et sciences de la santé	15	12
Lettres et sciences humaines	18	18
Génie	12	10
Education physique et sportive	4	3
Education	17	19
Droit	6	5
CUFG	0	0.5
CUFE	2.5	2
Administration	14	17

Il est juste de dire que les répondants sont représentatifs de la communauté estudiantine de l'UdeS quant aux facultés fréquentées puisque la différence entre le nombre de répondants et le nombre d'inscrits ne dépasse jamais le seuil des 3 %.

Domaine d'études

Bien que la faculté fréquentée réponde plus adéquatement aux aspects concrets des recommandations à venir, le domaine d'étude permet une comparaison de l'échantillon avec les données des autres universités québécoises.

« En 2009, l'administration constituait le domaine d'études dans lequel la proportion de baccalauréats, de maîtrises et de doctorats délivrés par les universités québécoises était la plus importante (22,3 %). Venaient ensuite les sciences humaines (21,9 %), les sciences appliquées (15,5 %), les sciences de la santé (11,1 %), les sciences de l'éducation (9,1 %), et les sciences pures (6,5 %). Les arts représentaient 4,3 %, les lettres, 3,7 %, le droit, 3,1 % et les études pluridisciplinaires, 2,5 % » (MELS, 2011).

Le tableau suivant permet de noter la divergence entre les répondants de la communauté étudiante de l'UdeS et les données au niveau provincial. Très peu des domaines d'études sont représentés proportionnellement par rapport aux données du MELS. Tout comme à la figure 5 où les employés rattachés à la FMSS ont été plus nombreux à participer à l'enquête, les étudiants en sciences de la santé sont à nouveau sur représentés par comparaison à leurs collègues et aux statistiques du MELS. Les deux autres écarts à remarquer sont les faibles taux de participation des étudiants en sciences humaines, en arts et en administration par rapport aux chiffres du MELS.

Tableau 3.2 – Comparaison des répondants en % entre l'UdeS et la moyenne québécoise 2011

	Répondants	MELS
Sciences de la santé	18	11
Sciences pures	10	6.5
Sciences appliquées	14	15.5
Sciences humaines	14	22
Droit	6	3
Sciences de l'éducation	14	9
Administration	14	22
Arts	1	4
Lettres	5	4
Études plurisectorielles	4	3

Régime d'inscription

La figure suivante montre que 82 % des étudiants ayant participé à l'enquête sont inscrits à temps complet à l'université, alors que 14 % sont inscrits à temps partiel, et 5 % sont en rédaction. On peut penser que les étudiants à temps complet, en plus d'être en majorité à l'UdeS, se sont aussi sentis plus concernés par le questionnaire que leurs collègues à temps partiel ou en rédaction puisqu'ils fréquentent fort probablement davantage le campus que ces derniers. Selon les statistiques de l'UdeS (2012) pour le trimestre d'automne 2011, ce sont 45,5 % des inscriptions qui étaient à temps complet, contre 54,5 % à temps partiel.

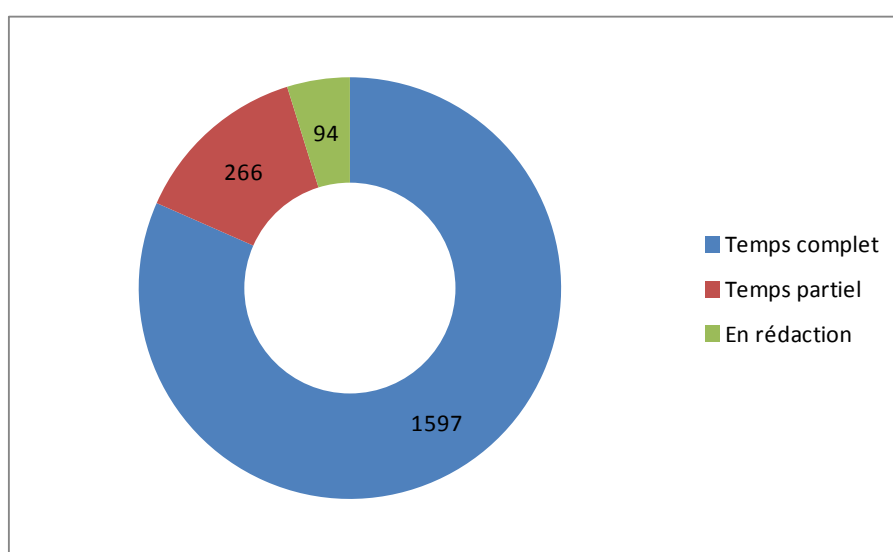


Figure 3.7 – Répartition du nombre de répondants selon le régime d'inscription

Cycle d'études

Près de 60 % des répondants proviennent du 1^{er} cycle, contre 26,5 % pour le 2^e cycle, 9,5 % pour le 3^e cycle et 4 % pour l'université du troisième âge (UTA). L'échantillon est représentatif de la communauté de l'UdeS puisque, selon les données de l'automne 2011, 60 % des inscriptions étaient au 1^{er} cycle, contre 29 % au 2^e cycle, 7 % au 3^e cycle, et 4 % à l'UTA. En revanche, la communauté de l'UdeS se distingue du milieu universitaire québécois dans la mesure où le 1^{er} cycle constitue 76 % des inscriptions, le 2^e cycle 19 % et le 3^e cycle 5 % (MELS, 2011).

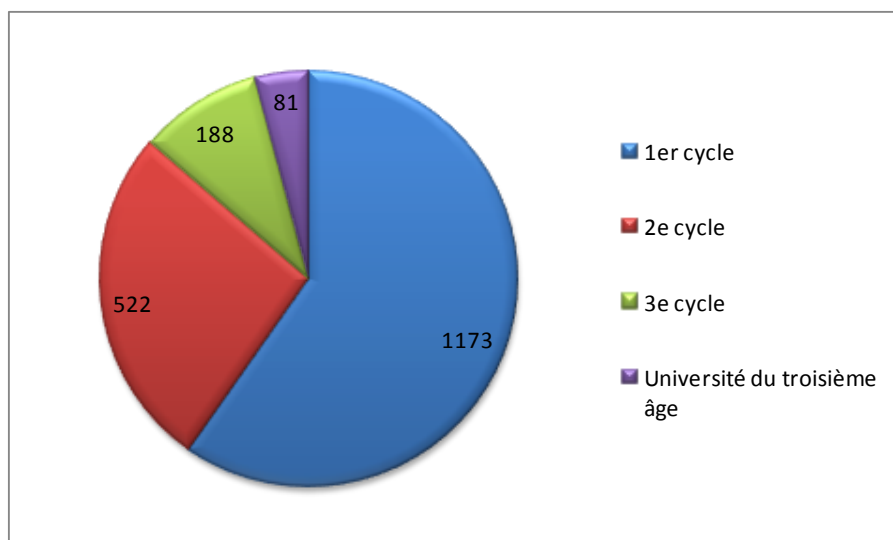


Figure 3.8 – Répartition du nombre de répondants selon le cycle d'études

Tableau 3.3 – Comparaison en % entre les répondants et les inscrits à la session d'automne 2011

	Répondants	Inscrits
1er cycle	60	60
2e cycle	26.5	29
3e cycle	9.5	7
Université du troisième âge	4	4

Codes postaux

Les 2 912 codes postaux récoltés ont été regroupés selon trois niveaux, soit: municipal, régional et provincial. Puisque les codes postaux demandés étaient ceux utilisés pendant l'année scolaire, il n'y a pas de réponses hors province ou hors pays, à l'exception d'un participant qui a fourni son code postal français.

Au niveau municipal, 2 074 participants viennent de la municipalité de Sherbrooke pour un total de 2 390 Estriens et 38 répondants sont de la municipalité de Longueuil, pour un total de 227 Montérégiens. Précisément 736 participants ont indiqué un code postal d'une autre région du Québec durant l'année scolaire, rendant sans doute leurs déplacements plus contraignants. Le code postal demandé était celui utilisé pendant l'année scolaire, mais il est aussi possible que certains répondants aient fourni le code postal du domicile de leurs parents sans y résider pendant cette période. Il n'en demeure pas moins que plus de 2 000 des répondants

résident à proximité des principaux campus et peuvent être susceptibles d'opter pour un mode de transport actif.

3.1.2 Description des comportements

Cette section regroupe les réponses fournies aux onze questions relatives quant aux comportements liés au transport actif.

Choix d'un mode de déplacement actif

La première question relative aux comportements en transport actif s'ouvre avec un aperçu sur le choix d'un mode de déplacement. Sur les 4 284 répondants, 64 % optent à l'occasion pour un mode de déplacement actif, contre 36 % qui ne considèrent jamais une telle option. C'est donc la majorité de la communauté de l'UdeS qui a recours occasionnellement aux transports actifs, un comportement susceptible de s'accroître si des mesures efficaces sont implantées.

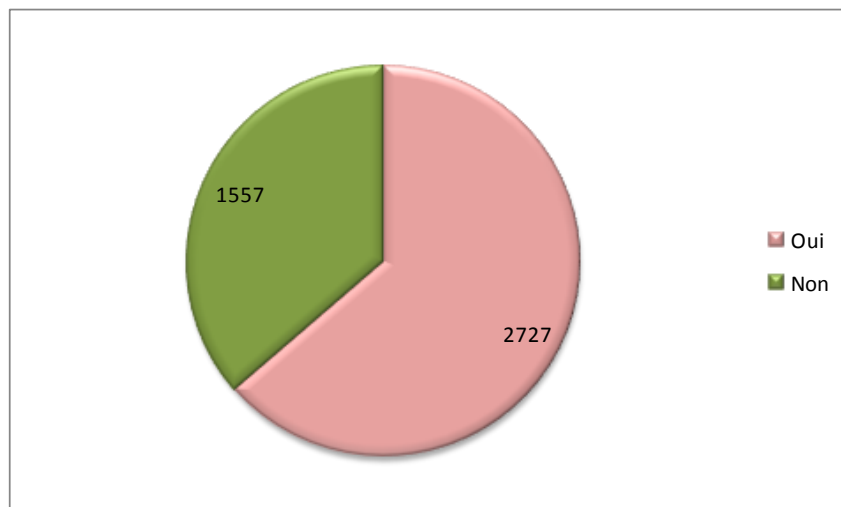


Figure 3.9 – Répartition du nombre de répondants selon le choix d'un mode de déplacement actif

Incitations aux modes de déplacement actif

Au-delà des infrastructures favorables et défavorables, les incitatifs peuvent reposer sur l'entourage direct de la personne. Bien que la grande majorité des participants aient répondu que personne ne les incitait aux transports actifs, certains ont aussi répondu que leur famille, leurs amis, l'UdeS, ainsi que leurs collègues les y

encourageaient. Bien que près de 2 500 répondants aient répondu que personne ne les incitait aux transports actifs, les liens familiaux, amicaux ou relationnels avec l'UdeS peuvent avoir un impact non négligeable quant au choix d'un mode de transport. Il est aussi possible que certains répondants ne se rendent pas compte de l'influence externe que peuvent avoir leurs pairs, leur famille ou encore leurs collègues sur leurs habitudes de déplacement.

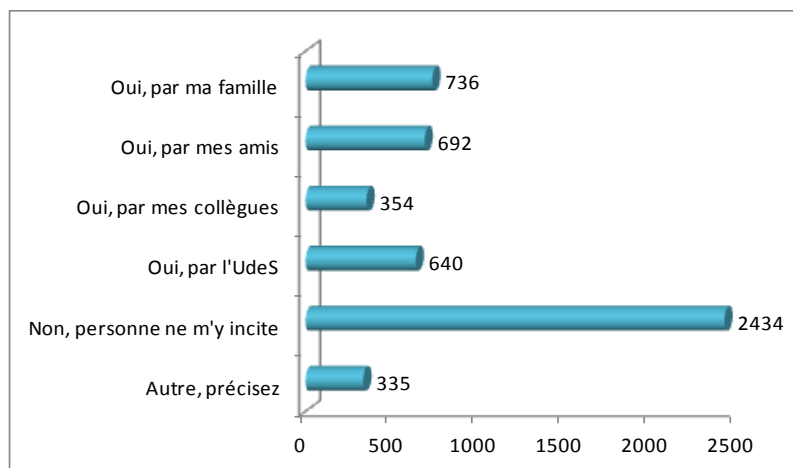


Figure 3.10 – Répartition du nombre de répondants selon leurs incitations externes

Cette question comportait une section ouverte pour laquelle 335 répondants ont ajouté un complément d'information. Traités par unité de sens, les remarques se regroupent en trois grandes catégories. La première comprend les remarques directement liées à la question. La deuxième inclut les remarques favorables aux transports actifs, mais non liées à la question. La troisième regroupe les réponses défavorables aux transports actifs. Chacune des 335 réponses apparaît à l'annexe 2.

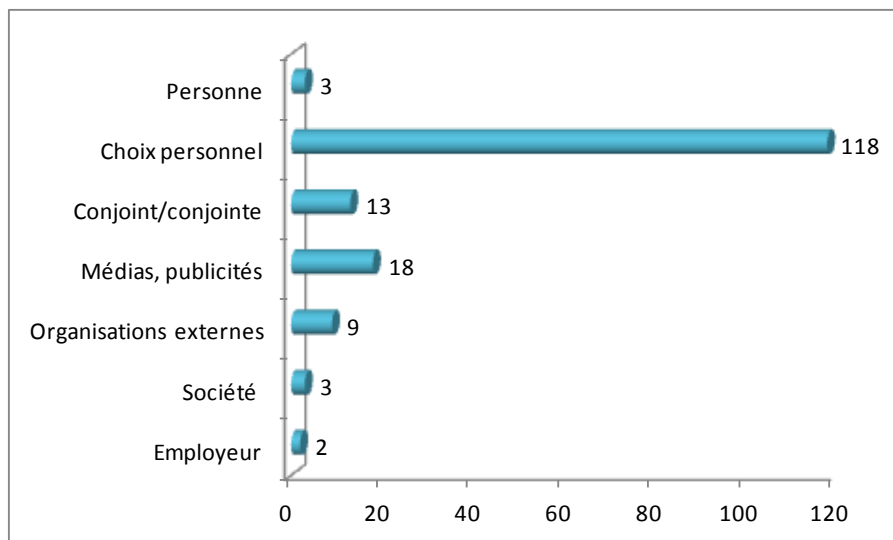


Figure 3.11 – Répartition des réponses ouvertes en lien avec les influences relationnelles

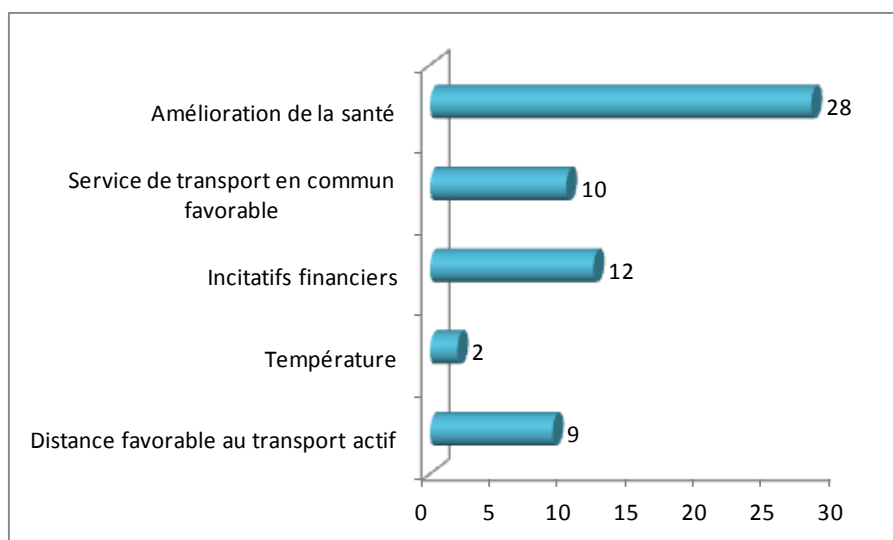


Figure 3.12 – Répartition des réponses ouvertes favorables aux transports actifs

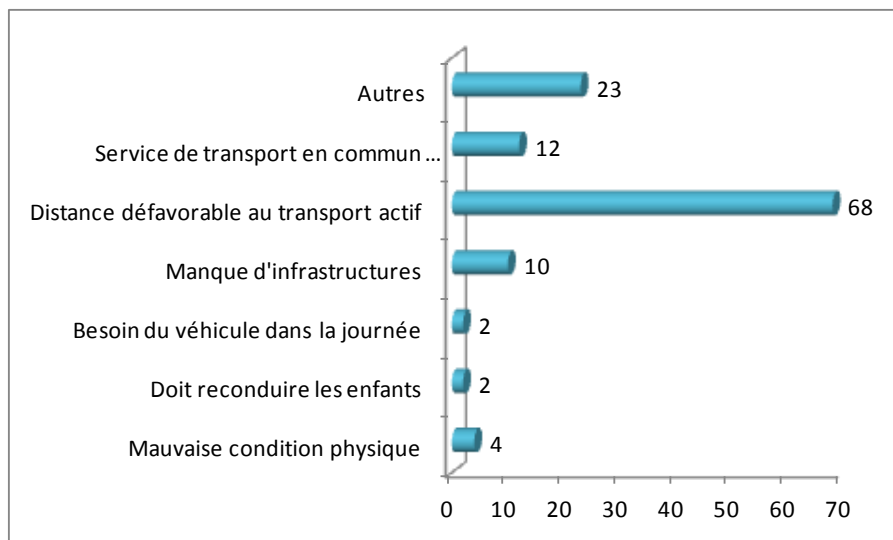


Figure 3.13 – Répartition des réponses ouvertes défavorables aux transports actifs

Déplacements domicile-UdeS

Plusieurs questions ont porté sur les déplacements domicile-UdeS effectués selon deux périodes au cours de l'année, soit: lors des mois propices aux transports actifs de mai à octobre, et lors des mois plus froids de novembre à avril. Les choix de réponses pour la saison chaude incluaient les transports actifs (cf. marche, vélo, patin à roues alignées) ainsi que les transports alternatifs et traditionnels aux fins de comparaison (cf. transport en commun, covoiturage, transport interurbain, voiture personnelle, moto, cyclomoteur). Les répondants avaient aussi la possibilité de compléter leur réponse grâce à l'espace dédié à « *Autre, précisez* » dont ont profité 43 participants. Ces remarques ont été transcrites intégralement à l'annexe 3.

De ces questions se dégagent trois tendances dominantes. La première est l'utilisation de l'automobile à une intensité similaire été comme hiver avec 33 % et 34 % de déplacements entre l'UdeS et le domicile. La deuxième tendance qu'est l'utilisation des transports en commun est aussi relativement stable tout au long de l'année avec un taux d'utilisation de 28 % de mai à octobre et de 33 % de novembre à avril. Cette diminution de l'achalandage du transport en commun l'été se traduit par une augmentation des modes de transports actifs de mai à octobre. En effet, la troisième grande tendance qu'est la marche est légèrement plus élevée l'été, et c'est le vélo qui bénéficie d'un gain important de 5 % d'adeptes de plus en saison estivale. Cette différence peut certainement s'expliquer par les conditions météo peu propices

aux cyclistes durant l'hiver, mais aussi par la fermeture temporaire des pistes cyclables au cours de la même période.

Le tableau suivant illustre le nombre de déplacements engendré par les 3 671 répondants pendant une semaine type de mai à octobre, et leur répartition selon les différents modes de transport. Le tableau 5 fournit la même information pour la période de novembre à avril. Les remarques recueillies auprès de 35 répondants ayant ajouté un commentaire se trouvent à l'annexe 4.

Tableau 3.4 – Répartition des déplacements par mode de transport de mai à octobre

Choix	Nombre de déplacements	%
Marche	5637	20%
Vélo	2096	7%
Patins à roues alignées	74	0%
Transport en commun	8058	28%
Covoiturage	2808	10%
Transport interurbain (Ex. Limocar)	324	1%
Voiture personnelle	9507	33%
Moto ou cyclomoteur	146	1%
Autre, précisez	43	0%

Tableau 3.5 – Répartition des déplacements par mode de transport de novembre à avril

Choix	Nombre de déplacements	%
Marche	5747	18%
Vélo	518	2%
Transport en commun	10678	33%
Covoiturage	3605	11%
Transport interurbain (Ex. Limocar)	509	2%
Voiture personnelle	10902	34%
Autre, précisez	29	0%

Emploi à l'extérieur de l'UdeS

Près de 35 % des répondants – étudiants et employés – travaillent à l'extérieur des campus de l'UdeS pendant l'année scolaire. Cet emploi supplémentaire génère un autre type de déplacement à évaluer pour mieux comprendre les habitudes de transport. Les répondants ayant déclaré ne pas avoir d'emploi hors campus n'ont pas eu à répondre aux quatre questions suivantes et ont été redirigés vers les deux dernières questions relatives aux comportements. Il s'agit des questions concernant les « *Autres déplacements* ».

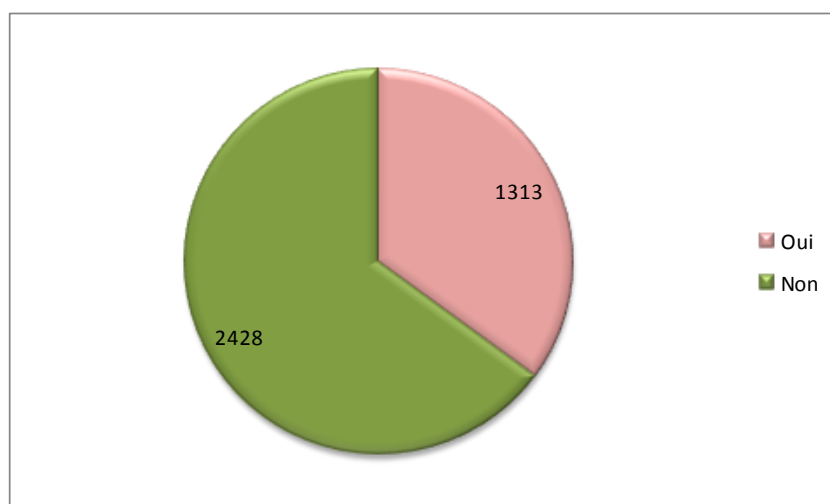


Figure 3.14 – Répartition du nombre de répondants selon leur emploi hors campus

Les personnes détenant un emploi hors campus se sont vues demander la fréquence de leurs déplacements entre leur lieu de travail et l'UdeS pendant une semaine type de mai à octobre, puis pendant une semaine type de novembre à avril. Les choix de réponses étaient identiques aux précédents. Au total, 37 participants

ont choisi la possibilité « *Autre, précisez* ». Les remarques recueillies relatives aux mois estivaux se trouvent en annexe 5 alors que l'annexe 6 regroupe ceux liés à la saison froide.

Tableau 3.6 – Répartition des déplacements entre le lieu de travail et l'UdeS de mai à octobre

Choix	Nombre de déplacements	%
Marche	363	9%
Vélo	198	5%
Patins à roues alignées	18	0%
Transport en commun	811	21%
Covoiturage	224	6%
Transport interurbain (Ex. Limocar)	31	1%
Voiture personnelle	2110	55%
Moto ou cyclomoteur	30	1%
Autre, précisez	37	1%

Tableau 3.7 – Répartition des déplacements entre le lieu de travail et l'UdeS de novembre à avril

Choix	Nombre de déplacements	%
Marche	257	7%
Vélo	32	1%
Transport en commun	981	26%
Covoiturage	296	8%
Transport interurbain (Ex. Limocar)	10	1%
Voiture personnelle	2066	55%
Autre, précisez	37	1%

Puisque les participants ayant un emploi hors campus doivent se déplacer davantage que ceux sans emploi hors campus, leurs tendances de déplacement sont aussi différentes. En effet, la marche connaît un déclin important entre les déplacements UdeS-domicile et les déplacements UdeS-lieu de travail et ce, autant de mai à octobre que de novembre à avril. Dans la foulée, l'utilisation du vélo diminue aussi jusqu'à atteindre un pourcent d'utilisation pour se rendre au travail. C'est la voiture personnelle qui récolte le plus grand nombre de déplacements avec une augmentation de plus de 20 % en comparaison avec les déplacements UdeS-domicile.

Pour compléter le triangle des déplacements domicile-UdeS-lieu de travail, les répondants ont été interrogés sur leurs modes et la fréquence de leurs déplacements entre le domicile et le lieu de travail hors campus au cours des mêmes périodes. Respectivement, 19 et 20 participants ont émis des précisions quant à ces déplacements, précisions que l'on peut trouver aux annexes 7 et 8.

Tableau 3.8 – Répartition des déplacements domicile-travail de mai à octobre

Choix	Nombre de déplacements	%
Marche	1138	12%
Vélo	895	10%
Patins à roues alignées	17	0%
Transport en commun	1500	16%
Covoiturage	700	8%
Transport interurbain (Ex. Limocar)	43	0%
Voiture personnelle	4958	53%
Moto ou cyclomoteur	26	0%
Autre, précisez	19	0%

Tableau 3.9 – Répartition des déplacements domicile-travail de novembre à avril

Choix	Nombre de déplacements	%
Marche	747	10%
Vélo	168	2%
Transport en commun	1471	19%
Covoiturage	528	7%
Transport interurbain (Ex. Limocar)	92	1%
Voiture personnelle	4542	60%
Autre, précisez	20	0%

De la même manière que les déplacements UdeS-lieu de travail, les répondants favorisent énormément la voiture personnelle pour leurs déplacements domicile-lieu de travail. Les transports actifs décrochent tout de même une part modale de 22 % de mai à octobre, au détriment des transports en commun qui connaissent leur plus bas taux d'utilisation avec 16 % et 19 %. Cette baisse peut provenir de la faible ou inexistante desserte des autobus de ville en soirée ou en fin de semaine, plages horaires qu'occupent les étudiants ou les employés ayant un emploi hors campus.

Autres déplacements

Afin de couvrir l'ensemble des motifs de déplacements (cf. loisirs, magasinage, obligations familiales et autres), une dernière section a porté sur les habitudes des répondants de mai à octobre et de novembre à avril. Précisément 47 668 déplacements estivaux ont été inscrits par 3 374 répondants et 40 701 déplacements hivernaux ont été inscrits par 3 323 répondants pour ces différents motifs. Bien que la voiture ait encore la part modale la plus importante, ce sont les transports actifs qui raflent la deuxième place comprenant la marche (28 % et 26 %), le vélo (12 % et 3 %) et les patins à roues alignées (2 %). Les transports actifs représentent 42 % des déplacements de mai à octobre et 29 % des trajets de novembre à avril. Dans une moindre mesure, les transports en commun et le covoiturage sont aussi utilisés pour ce type de déplacement. Les remarques se trouvent en annexes 9 et 10.

Tableau 3.10 – Répartition des déplacements pour raisons autres de mai à octobre

Choix	Nombre de déplacements	%
Marche	13447	28%
Vélo	5541	12%
Patins à roues alignées	914	2%
Transport en commun	5687	12%
Covoiturage	4825	10%
Transport interurbain (Ex. Limocar)	519	1%
Voiture personnelle	16142	34%
Moto ou cyclomoteur	517	1%
Autre, précisez	46	0%

Tableau 3.11 – Répartition des déplacements pour raisons autres de novembre à avril

Choix	Nombre de déplacements	%
Marche	10569	26%
Vélo	1041	3%
Transport en commun	7243	18%
Covoiturage	5017	12%
Transport interurbain (Ex. Limocar)	514	1%
Voiture personnelle	16253	40%
Autre, précisez	43	0%

3.1.3 Perceptions

Cette section regroupe les réponses fournies aux dix questions reliées aux perceptions des participants à l'égard du transport actif.

Choix d'un mode de déplacement actif

Cette question se déclinait selon la période de l'année, soit: de mai à octobre pour les mois plus propices aux transports actifs, et de novembre à mai pour la saison plus froide. Les répondants avaient la possibilité de choisir plus d'une réponse à ces questions, en plus de pouvoir compléter avec l'option « *Autre, précisez* ».

Des 4 351 réponses obtenues, le vélo (1 772 répondants) et la marche (1 724 participants) constituent les deux modes actifs privilégiés de mai à octobre.

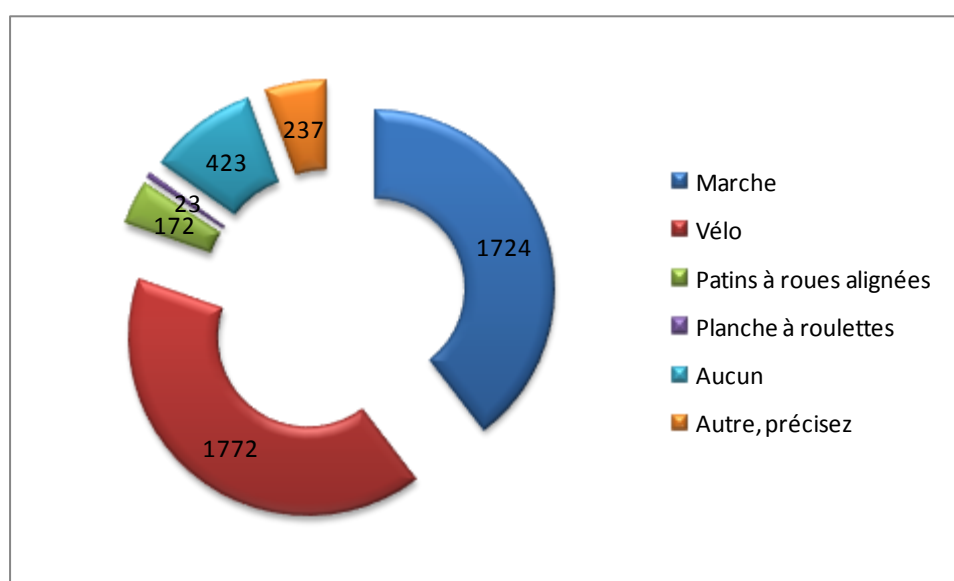


Figure 3.15 – Répartition du nombre de répondants selon le mode de transport actif (n=4 351) de mai à octobre

Les remarques recueillies à la question ouverte « *Autre, précisez* » ont été traitées en deux volets. Le premier regroupe les remarques peu nombreuses directement liées à la question. Des 24 participants, dix se déplacent en joggant, sept utilisent d'autres modes de déplacement actif, quatre utilisent déjà pleinement les transports actifs, et trois privilégient un vélo à assistance électrique. Le second groupe

rassemble les 193 commentaires et justifications, ainsi que les modes de déplacement non actifs. Les remarques se trouvent en annexe 11.

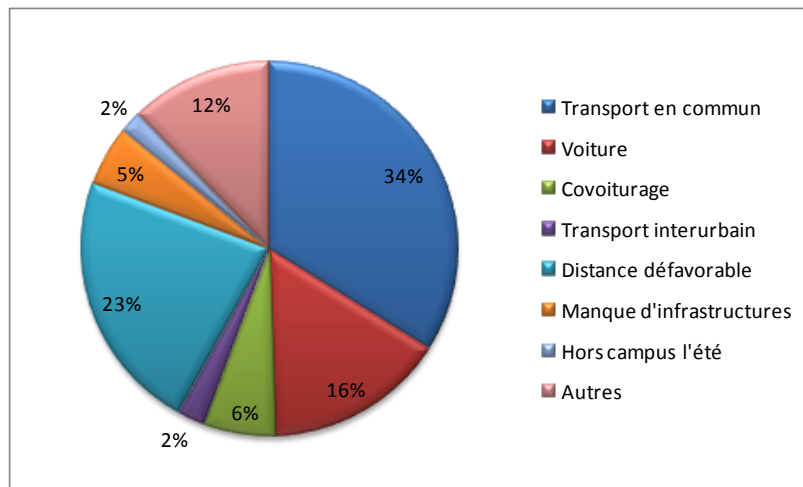


Figure 3.16 – Répartition des réponses ouvertes selon le mode de transport (n=193) de mai à octobre

De novembre à avril, les modes de déplacement privilégiés sont constitués par la marche, le vélo, le ski de fond et la raquette. La marche est le mode le plus populaire avec 1 871 répondants, mais il est intéressant de constater que le ski de fond et la raquette ont tout de même été le choix de 414 répondants. Il est possible que certains répondants aient confondu le transport actif et l'activité récréative dans cette question.

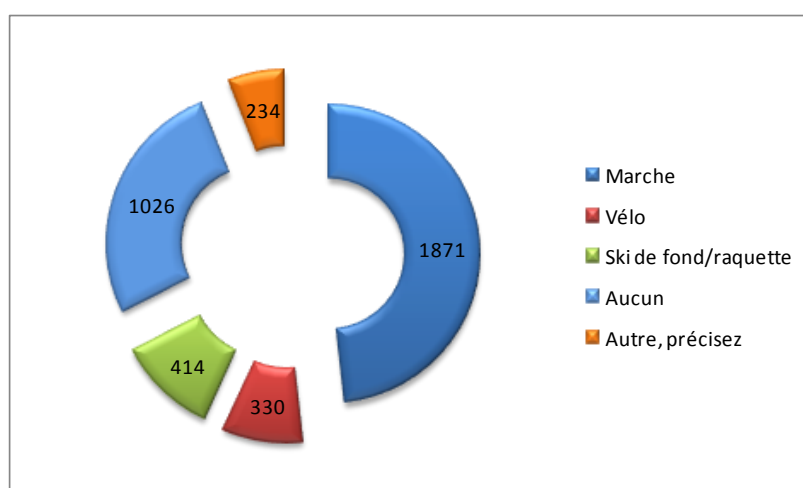


Figure 3.17 – Répartition du nombre de répondants selon leur mode de transport actif (n=1871) de novembre à avril

Les remarques recueillies aux questions ouvertes ont été traitées de la même manière qu'auparavant. Deux volets sont aussi proposés pour analyser les réponses ouvertes de la question 13, soit le volet des réponses directement pertinentes à la question, suivi des réponses regroupant les remarques et suggestions, ainsi que les modes non actifs. Des 16 remarques ajoutées au choix de transport actif de novembre à avril, huit répondants utilisent d'autres modes de transports actifs que ceux suggérés. Ainsi, cinq préfèrent le jogging, deux utilisent déjà pleinement un mode de déplacement actif, et un seul favorise le vélo à assistance électrique. En ce qui a trait aux 207 remarques indirectement reliées à la question initiale, 45 % de répondants choisiraient les transports en commun pour se déplacer s'ils avaient le choix. Près de 17 % évoquent les distances défavorables à l'utilisation d'un mode de transport actif, et 14 % continueraient de se déplacer avec leur voiture personnelle. Les réponses ouvertes se trouvent à l'annexe 12.

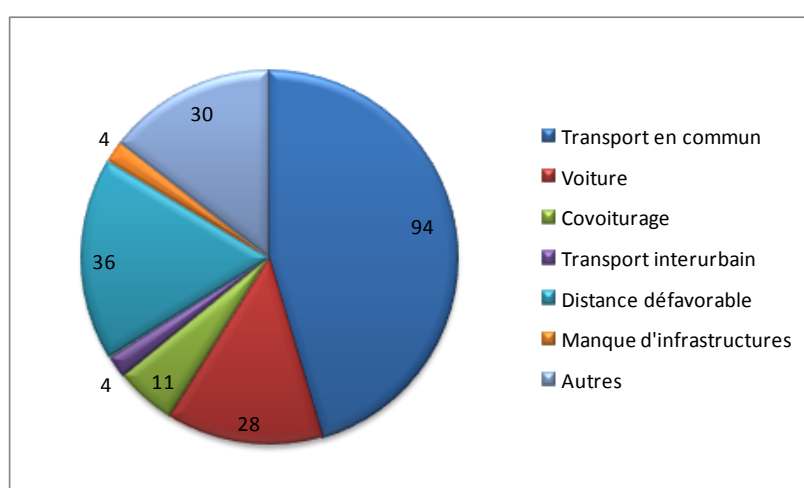


Figure 3.18 – Répartition des réponses ouvertes selon le mode de transport (n=207) de novembre à avril

Contraintes aux transports actifs

Plusieurs options (16) étaient disponibles afin d'identifier les obstacles au transport actif. Il s'agissait d'une réponse à choix multiple pour laquelle le participant pouvait aussi ajouter une remarque. Près de 417 personnes ont choisi d'ailleurs de le faire. Visiblement, l'obstacle le plus contraignant au transport actif est la longueur du trajet. Cette contrainte a été mentionnée par 1 992 répondants. Cela s'explique notamment par le fait que plusieurs répondants sont domiciliés à l'extérieur de Sherbrooke et de Longueuil. Souvent associé à la distance du trajet, le manque de temps vient en

deuxième position comme élément le plus contraignant. Ce sont 1 109 répondants qui déplorent le manque de temps pour se déplacer en transport actif. Le tableau résume les choix de réponse et leur pourcentage.

Tableau 3.12 – Répartition des répondants selon les obstacles à l'égard du transport actif

Raisons	Répondants	%
Ma condition physique ne me le permet pas.	147	4%
Je dois conduire les enfants à l'école ou au CPE.	388	12%
Je dois effectuer des arrêts intermédiaires pendant le trajet.	169	5%
Je fais des courses avant ou après le travail.	742	22%
J'ai besoin de mon véhicule pendant la journée de travail à des fins professionnelles.	320	10%
J'ai besoin de mon véhicule pendant la journée de travail à des fins personnelles.	296	9%
Le trajet est trop long.	1992	59%
Le trajet n'est pas sécuritaire.	807	24%
Je n'ai pas suffisamment de temps.	1109	33%
Je n'aurais plus l'occasion de retourner chez moi pour le dîner.	260	8%
Je dois transporter des objets encombrants.	822	25%
Je préfère utiliser ma voiture.	432	13%
Je préfère faire du covoiturage (que ce soit avec des amis, de la famille, des collègues, etc.)	208	6%
Je préfère utiliser le transport en commun.	750	22%
J'effectue tous mes déplacements en transport actif.	252	8%
Autre, précisez	417	12%

Selon une enquête de Bergeron et Cragg (2009), les principales contraintes empêchant les Canadiens et Canadiennes de se déplacer de manière active sont:

« ... la distance, le temps, la météo, le manque de commodité, le manque d'installations ou d'infrastructures, l'état des chemins, la sécurité routière, la sécurité personnelle, la santé, les handicaps et la culture automobile » (ICRCP, 2007).

Ces raisons sont aussi évoquées par les répondants dans les questions ouvertes « *Autre, précisez* » en plus d'avoir été explicités dans les premiers choix de réponse. La figure suivante regroupe les remarques des participants quant à leurs perceptions des contraintes. Ces remarques se retrouvent à l'annexe 13.

Tableau 3.13 – Répartition des répondants selon les obstacles mentionnés à l'égard du transport actif

Raisons	Répondants	%
Manque d'infrastructures	55	13%
Horaire/manque de temps	41	9%
Météo défavorable	57	13%
Problème de santé/inconfort physique	15	3%
Trajet inconmode	34	8%
Distance défavorable	72	17%
Trop de logistique	11	3%
Automobilistes	2	0%
Sommeil/manque de motivation	11	3%
Sans vélo	12	3%
Transport en commun négatif	55	13%
Transport en commun positif	15	3%
Transport interurbain négatif	4	1%
Habite près de l'UdeS	7	2%
Covoiturage	2	0%
Utilise le transport actif	20	6%
Autres	23	6%

Actions municipales

Puisque la question des transports actifs s'étend au-delà des limites des campus universitaires, les participants ont été sondés quant à leurs perceptions des actions municipales à mener afin d'améliorer les conditions dans lesquelles ont lieu les déplacements utilitaires. Sur une possibilité de choisir un maximum de trois options, près de 6 518 choix ont été priorisés par les répondants. De ces choix émanent aussi 495 suggestions précisées par les participants. Le tableau 15 traite des suggestions directement en lien avec la problématique d'actions municipales, tandis que la figure 19 regroupe les remarques plus personnelles des répondants. Les remarques du tableau 15 se retrouvent en annexe 14.

Le tableau permet de cerner les principales actions qui devraient être entreprises par les villes de Sherbrooke et de Longueuil. Outre le fait que la distance est souvent défavorable au transport actif, les répondants proposent en grande majorité des infrastructures cyclables et piétonnes se rendant aux campus de l'UdeS. Ce choix est aussi cohérent avec l'accès à un trajet agréable et à des déplacements à pied ou à vélo sécuritaires aux alentours du campus puisque ces aspects font partie de la conception d'une infrastructure piétonne et cyclable adéquate.

Tableau 3.14 – Répartition des actions municipales sélectionnées par les répondants

Infrastructure cyclable menant à l'UdeS	1505	46%
Infrastructure piétonne (passages piétonniers, trottoirs, etc.) pour vous rendre à l'UdeS	792	24%
Infrastructure entre le campus principal et le Parc Innovation	153	5%
Avoir accès à un trajet agréable (quiétude, esthétisme)	761	23%
Éducation et sensibilisation des piétons	82	3%
Éducation et sensibilisation des cyclistes	92	3%
Éducation et sensibilisation des automobilistes	402	12%
Augmentation du coût de l'essence	130	4%
Sécurité des déplacements à pied ou à vélo aux alentours du campus	636	20%
Supports à vélo sur les autobus	294	9%
Espaces pour vélos sécurisés près des abribus	411	13%
Aucune mesure ne peut m'inciter à utiliser un mode de déplacement actif	765	24%
Autre, précisez	495	15%

Tableau 3.15 – Répartition des actions municipales proposées par les répondants

Actions	Répondants	%
Amélioration du service de transport en commun	109	31%
Amélioration du service de transport interurbain	32	9%
Amélioration du réseau cyclable utilitaire	46	13%
Amélioration des infrastructures pour les transports actifs	78	22%
Vélos en libre accès	10	3%
Avoir accès à une plate-forme de covoiturage	6	2%
Créer un système d'incitatif/de récompenses	6	2%
Éliminer les côtes	10	3%
Avoir une place au CPE de l'UdeS	3	1%
Aucune action/tout fonctionne déjà bien	17	5%
Autres	30	9%

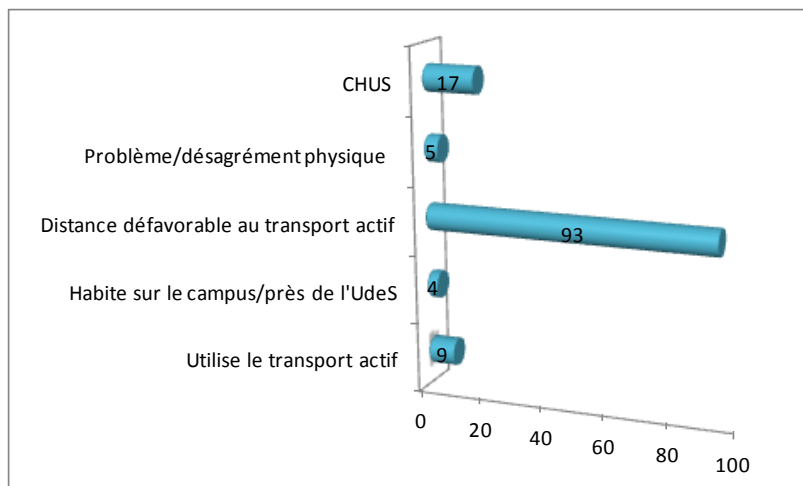


Figure 3.19 – Répartition des remarques des répondants quant aux actions municipales

Sécurité

Selon le sondage indicateur de l'activité physique de 2007 effectué par ICRCP, « *un Canadien sur cinq s'abstient de marcher ou de prendre son vélo pour des raisons d'insécurité* ». Dans le cadre de cette enquête, il est impossible de fournir une telle statistique puisque la question concernant la sécurité était à choix multiples, mais il est possible d'avancer que sur 4 643 réponses, seulement 1 112 répondants affirment se sentir en sécurité lorsqu'ils effectuent un déplacement en mode actif vers l'UdeS. Les principales sources d'insécurité des répondants sont liées aux infrastructures cyclables ou piétonnes inadéquates (18 %) et au manque de passages pour piétons et cyclistes (17 %). Ces deux réponses peuvent en fait être jumelées dans la mesure où les passages pour piétons et cyclistes font partie intégrante d'une infrastructure cyclable ou piétonne adéquate. En les jumelant, ce sont donc 35 % des répondants qui sont préoccupés par le manque de sécurité des infrastructures existantes. Une source d'insécurité réside aussi dans la grande densité de circulation routière. Le tableau 3.16 énumère les différentes sources d'insécurité perçues par les répondants.

Tableau 3.16 – Répartition des sources d'insécurité sélectionnées par les répondants

Opinion	Répondants	%
Oui, je me sens en sécurité lorsque j'effectue un déplacement en mode actif.	1112	34%
Je n'effectue jamais de déplacement en mode actif vers l'UdeS.	1220	37%
Non, il y a une trop grande densité de circulation routière.	531	16%
Non, les limites de vitesse sont trop élevées.	188	6%
Non, il manque de passages pour piétons et cyclistes.	574	17%
Non, les infrastructures cyclables ou piétonnes sont inadéquates.	590	18%
Non, l'éclairage est inadéquat.	164	5%
Non, précisez la difficulté rencontrée ou appréhendée.	264	8%

Le tableau 3.17 énumère les réponses précisées par les répondants quant au choix « *Non, précisez la difficulté rencontrée ou appréhendée* ». Les répondants sont conséquents avec les réponses précédentes puisque les sources d'insécurité sont largement liées aux infrastructures pour les transports actifs, et dans une moindre mesure à la topographie et à la sécurité de l'environnement. Ces remarques se retrouvent en annexe 15.

Tableau 3.17 – Répartition des sources d'insécurité proposées par les répondants

Opinion	Répondants	%
Comportements défavorables des automobilistes	28	12%
Manque de pistes cyclables utilitaires sécuritaires et entretenues	56	24%
Manque d'infrastructure pour le transport actif	27	12%
Infrastructures piétonnes inadéquates	38	17%
Trop dangereux	5	2%
Topographie	12	12%
Environnement dangereux en soirée/nuit	23	10%
Autres	41	18%

Actions UdeS

La première étape d'un changement durable est d'en arriver à identifier les éléments à améliorer en vue de favoriser le transport actif. Dans cette question, les répondants avaient la possibilité de sélectionner trois actions maximum que l'UdeS devrait entreprendre afin d'encourager sa communauté à se déplacer de manière active.

Des 9 697 réponses choisies, la plus populaire est l'aménagement de douches et de casiers dans ou près du pavillon du répondant (43 %). L'aménagement de

stationnements à vélos sécurisés et éclairés est aussi priorisé par 36 % des participants. Des cinq mesures les plus mentionnées, seule la troisième ne concerne pas une infrastructure, mais plutôt un programme. En effet, 35 % des sondés apprécieraient avoir accès à un tarif préférentiel de stationnement pour les personnes ayant recours aux modes de déplacement actifs. Près de 34 % des participants insistent sur l'aménagement de voies publiques sur le campus destinées aux cyclistes, et 30 % sur l'ajout de supports à vélo près de l'entrée de leur pavillon. Cette dernière mesure pourrait converger avec l'aménagement de stationnements à vélos sécurisés, couverts et éclairés.

Tableau 3.18 – Priorité des actions à entreprendre par l'UdeS

Améliorations	Répondants	%
Ajout de supports à vélos près de votre pavillon	916	30%
Aménagement de stationnements à vélos sécurisés couverts et éclairés	1112	36%
Aménagement de douches et de casiers dans votre pavillon ou près de votre pavillon	1326	43%
Libre accès aux douches du pavillon Univestrie	591	19%
Installation de séchoirs à cheveux	305	10%
Cours de mécanique de base offerts aux cyclistes	243	8%
Aménagement de voies publiques pour les cyclistes sur les campus	1049	34%
Aménagement de voies publiques pour les piétons sur les campus	627	20%
Campagne d'information	317	10%
Accès à un véhicule à des fins professionnelles	232	8%
Accès à un tarif de stationnement occasionnel préférentiel pour les gens utilisant les modes de déplacement actif	1082	35%
Mise en place d'un programme de récompenses et de concours	434	14%
Garantie de retour en taxi en cas d'urgence	525	17%
Amélioration de l'offre d'activités socioculturelles sur l'heure du dîner	116	4%
Amélioration de l'offre d'activités sportives sur l'heure du dîner	246	8%
Amélioration de l'attractivité des aires de restauration	269	9%
Ce n'est pas le mandat de l'UdeS d'intervenir dans cette sphère	307	10%

Espaces à vélo

Partie prenante des infrastructures favorisant les déplacements à vélo, les espaces à vélo sont considérés comme étant la deuxième priorité à adopter par l'UdeS dans les actions à entreprendre en vue de promouvoir le transport actif. Cependant, malgré les 1 112 répondants souhaitant que l'UdeS se penche sur cette problématique, très peu sont prêts à payer pour un espace à vélo privé et sécurisé. En fait, 69 % des répondants refuseraient de payer pour un tel service, et seulement 57 des 3 259 répondants seraient prêts à payer des frais annuels de 51 \$ et plus.

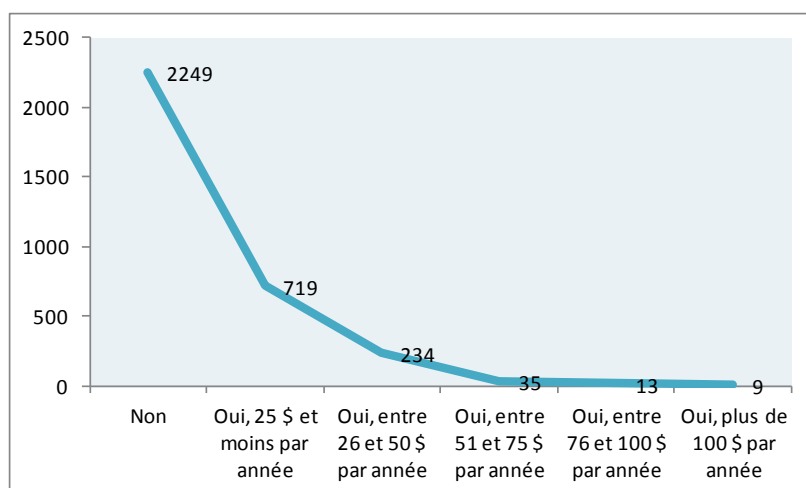


Figure 3.20 – Répartition des répondants selon des frais annuels pour un espace à vélo privé et sécurisé

Vélos en libre-service

Bien que le Campus principal de l'UdeS ait déjà un système de vélo en libre-service, et que deux vélos électriques soient à la disposition des étudiants du Campus de la santé, ce système semble peu utilisé par la communauté de l'UdeS. Des 3 243 répondants, 75 % ignoraient même l'existence d'un tel service sur le Campus principal et 1 % considère que le service convient parfaitement à leurs besoins.

Tableau 3.19 – Répartition des répondants selon leur perception à l'égard du système de vélo en libre-service

Opinion	Répondants	%
Je ne savais pas que ça existait.	2437	75%
Il devrait y avoir davantage de bicyclettes disponibles.	81	2%
Il devrait y avoir une plus grande promotion de ce service.	360	11%
Le service devrait aussi être disponible l'hiver.	9	0%
Le service convient parfaitement à mes besoins.	25	1%
Le service devrait être offert aux autres campus.	42	1%
Le service devrait comprendre des vélos électriques.	56	2%
Autre, précisez	228	7%

Précisément 228 répondants ont aussi émis leur opinion sur le système de vélo en libre-service. La figure suivante classe les remarques en huit catégories. Cinq de ces catégories regroupent différents commentaires décrivant un service inapproprié, non-utilisé, peu ou pas connu, ou sur lequel les gens n'ont pas d'opinion. De plus, 18 % de ces répondants ont indiqué être hors Campus principal et donc de ne pas avoir

accès à ce service. Somme toute, ce ne sont que 17 % des commentaires qui portent sur des aspects positifs, tel un service approprié ou à améliorer. Ces remarques se retrouvent à l'annexe 16.

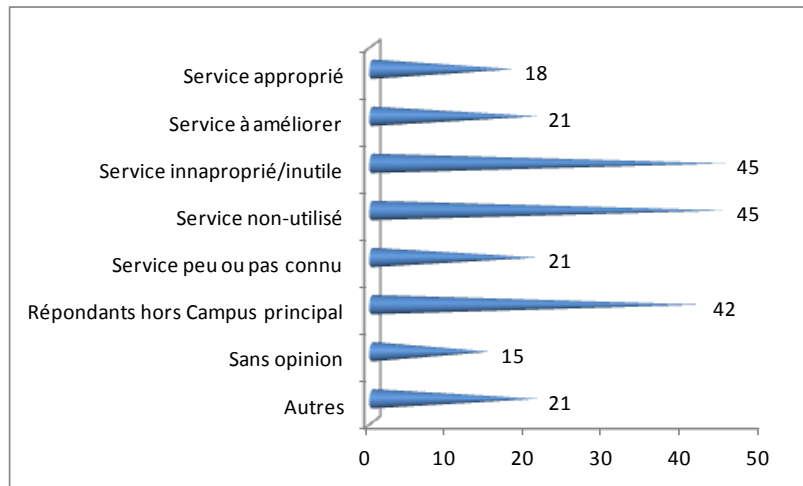


Figure 3.21 – Répartition des opinions émises par les répondants quant au système de vélo libre-service

Coopérative de vélos

Depuis les dernières années, quelques universités et collèges ont fondé leur propre coopérative de vélos, la plus connue étant sans doute la Coop Roue Libre de l'Université Laval. D'autres coopératives similaires existent notamment à l'UdeM, à l'Université du Québec à Montréal, et au cégep FX-Garneau. Quoiqu'une telle initiative puisse d'emblée sembler une option viable et souhaitable, 1 838 répondants ont indiqué ne pas savoir ce qu'ils en pensaient, et 436 ont indiqué qu'une coopérative ne devrait pas être créée à l'UdeS.

Tableau 3.20 – Répartition des opinions des répondants quant à une coopérative de vélo

Opinion	Répondants	%
Non, ce ne serait d'aucune utilité	436	13%
Oui, pour offrir des services de réparation	871	27%
Oui, pour offrir des ateliers de mécanique de vélo	549	17%
Je ne sais pas	1838	57%
Autre, précisez	102	3%

La figure suivante regroupe les commentaires fournis en supplément des choix de réponse. Elle démontre la tendance plutôt favorable dans les commentaires reçus, bien que les raisons en faveur d'une coopérative de vélo soient très disparates. En effet, l'annexe 17 montre que les répondants sont favorables à une coopérative si elle est créée en partenariat; organise des activités; favorise le vélo; procure des avantages aux membres; permet de vendre, louer ou d'emprunter des vélos; offre de la formation, ou encore si l'offre et la demande sont ajustées. Les participants défavorables à l'implantation d'une telle coopérative se sont avérés peu loquaces quant aux raisons de leur refus. La moitié d'entre eux ont simplement répondu par la négative alors que l'autre moitié a évoqué la topographie comme principale raison. Ils représentent 14 % des participants. Environ 7 % des répondants n'ont aucune opinion quant à ce projet, et 7 % ne se sentent pas concernés puisqu'ils sont à l'extérieur du Campus principal.

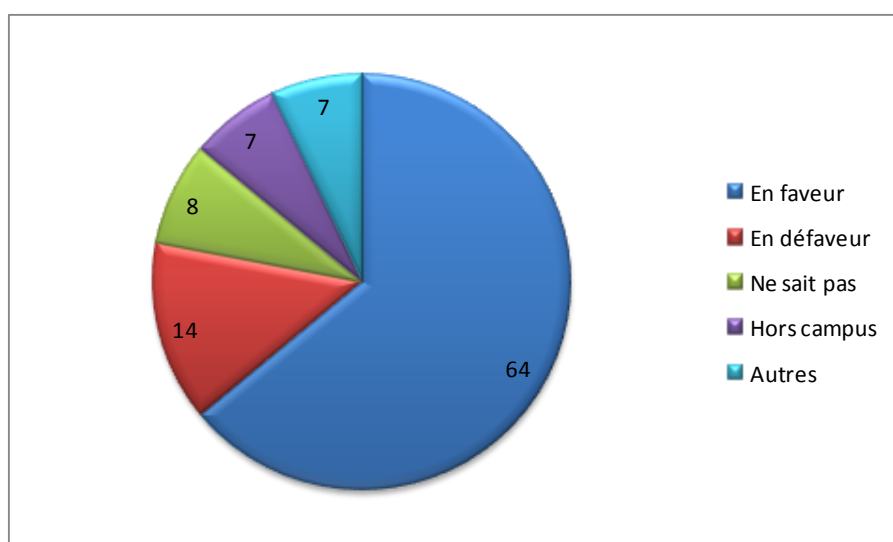


Figure 3.22 – Répartition des remarques des répondants quant à une coopérative de vélo

Bixi UdeS

Dans la foulée, une approche Bixi a aussi été proposée à la communauté de l'UdeS. Un système de type Bixi implique un faible coût de location par heure ou encore, un abonnement mensuel ou annuel à ce service. Ce coût permet d'avoir accès à n'importe quel vélo disponible aux multiples bornes automatisées dispersées dans la ville. Cette approche a aussi comme avantage de pouvoir laisser le vélo à n'importe quelle borne selon le trajet utilisé. Ce système de prêt de vélos semble rallier

davantage les répondants puisque sur 4 525 réponses, seulement 910 s'opposent à une telle initiative.

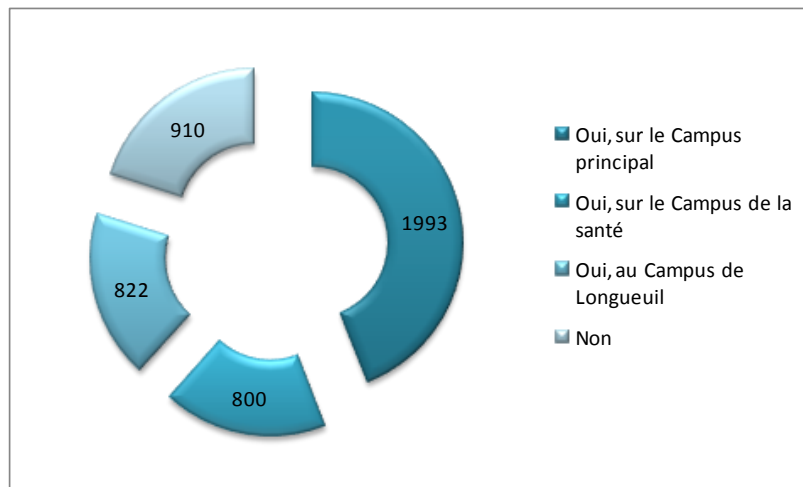


Figure 3.23 – Répartition des opinions des répondants quant au système de Bixi à l'UdeS

3.2 Analyse par unité de sens

Les questions portant sur la proposition d'un slogan en vue de promouvoir le transport durable, ainsi que la section « *Remarques* » située à la fin du questionnaire, ont été traitées par unité de sens.

3.2.1 Slogans

Plus de 717 participants ont répondu à la question visant à proposer un slogan destiné à promouvoir le transport durable. De ces 717 répondants, 429 ont indiqué qu'ils n'avaient pas d'idées de slogan. Les autres propositions ont été divisées en plusieurs catégories. Par ailleurs, un même slogan peut se retrouver dans plus d'une catégorie à la fois selon sa complexité, le choix des mots utilisés, ou encore son sens général. Toutes les propositions ont été regroupées dans l'annexe 18.

La catégorie la moins répandue concerne l'aspect « *essence et énergie* » relié aux modes de transports traditionnels comme la voiture ou la motocyclette. La perspective d'économiser a aussi été évoquée quelques fois, constituant pourtant un argument de taille en vue de modifier les mentalités. La troisième catégorie

comprend des slogans en faveur du transport en commun, à l'encontre de la voiture ou encore dans l'intérêt d'un esprit de groupe. Des formulations concernant l'avenir et les générations futures ont aussi été proposées afin de sensibiliser les gens aux dommages que les générations actuelles infligent aux prochaines. L'incontournable aspect de la santé est aussi présent avec des slogans tels « *Je vais Santé !* ». Dans la foulée, l'environnement ou encore la santé de la planète ont été mentionnés à 38 reprises. Les idées reliées à la promotion des transports actifs incluant les jeux de mots avec « *marche* » sont nombreuses, mais moins que tous les jeux de mots avec « *Vert* » qu'inspirent sans doute le Vert et Or de l'UdeS. Finalement, la catégorie la plus populaire regroupe les transports durables et les jeux de mots dérivés de cette expression, par exemple « *C'est pas dur, c'est durable !* ». Une section « *Autres* » a été conservée. Cette section contient aussi 29 commentaires trop disparates pour être jumelés à une catégorie en particulier.

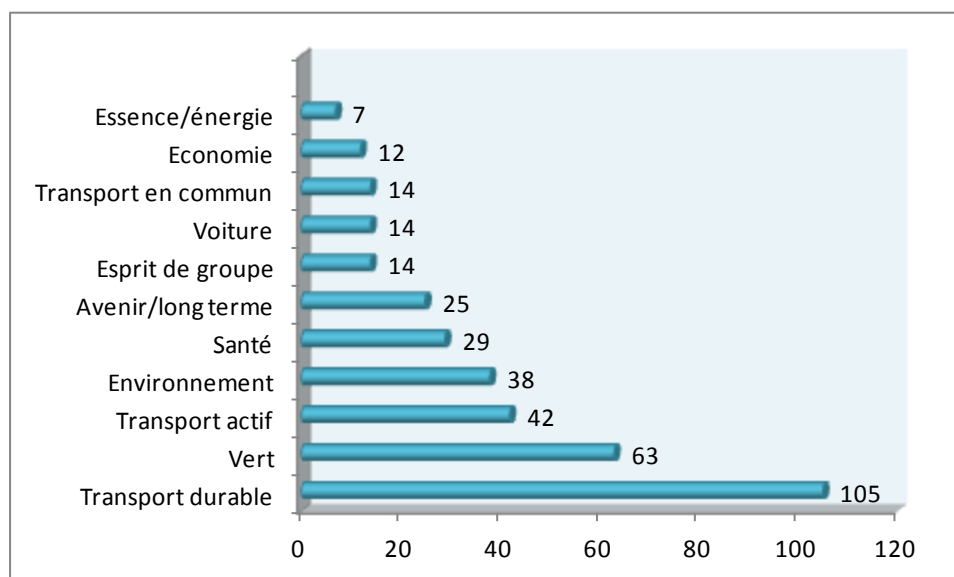


Figure 3.24 – Idées de slogan pour les transports durables

3.2.2 Commentaires

Puisque le questionnaire comporte des sections sur les transports alternatifs, plusieurs des commentaires recueillis ne sont pas liés aux déplacements actifs. Seuls 134 commentaires traitent de cet aspect et ont été traités par unité de sens. Les interventions des répondants s'avèrent relativement longues et très complètes, pouvant être divisées en 9 catégories distinctes. Les commentaires se retrouvent à l'annexe 19.

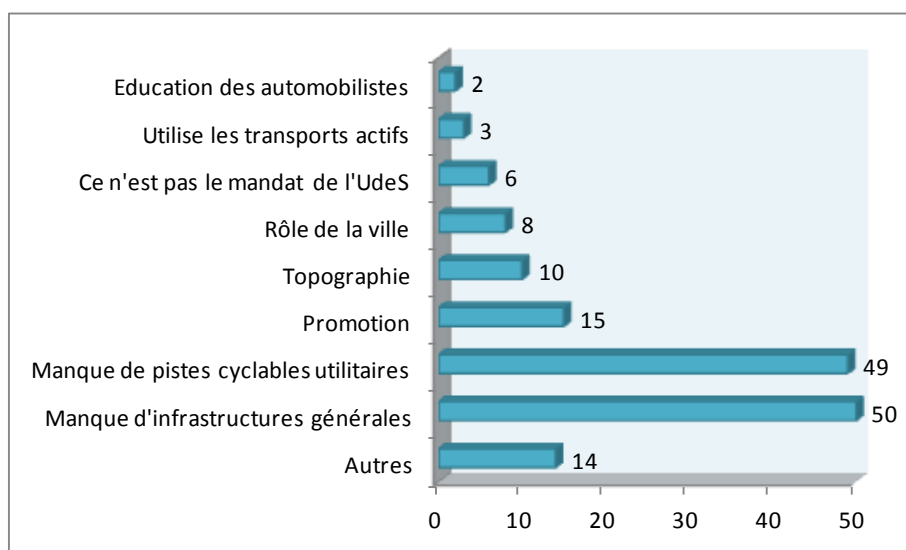


Figure 3.25 – Répartition des commentaires des répondants quant aux transports actifs

3.3 Analyse croisée

Cette section permet de combiner le profil des répondants selon leurs perceptions et leurs comportements. Les combinaisons ont été sélectionnées dans l'optique de formuler des recommandations mieux adaptées aux besoins exprimés, en l'occurrence selon le campus fréquenté dans le cas présent.

3.3.1 Contraintes selon les campus

Les trois campus principaux de l'UdeS reflètent des réalités fort différentes. Que ce soit à l'égard de l'efficacité des transports en commun, de la présence récente d'un système de Bixi à Longueuil, des infrastructures cyclables et piétonnes, ou encore de la distance à parcourir pour s'y rendre, il est pertinent de considérer chacune des situations comme une entité propre. C'est la raison pour laquelle le tableau suivant présente les contraintes perçues selon les campus.

Quelques faits marquants orienteront la formulation des recommandations. En premier lieu, le taux d'insécurité perçue à l'égard du transport actif varie selon les campus. Il est nettement plus élevé au Campus de la santé (62 %) et moindre aux Campus principal (15 %) et de Longueuil (21 %). La réalité « professionnelle » des personnes fréquentant le Campus de Longueuil se traduit aussi par des contraintes

particulières. De deux à trois fois plus de répondants ont exprimé des contraintes associées au fait d'aller porter les enfants au CPE ou encore d'utiliser leur véhicule privé pendant la journée à des fins professionnelles. Par ailleurs, l'une des particularités du Campus principal est le taux élevé de réponse quant aux personnes craignant ne plus pouvoir rentrer dîner à la maison s'ils utilisent un mode de déplacement actif.

Tableau 3.21 – Perceptions des obstacles par campus

Qu'est-ce qui vous empêche d'utiliser davantage les modes de déplacement actifs pour vos déplacements vers l'UdeS? (Réponses multiples)				
	Total*	Quel campus fréquentez-vous principalement?		
		Campus principal	Campus de la santé	Campus de Longueuil
	3354	1672	282	161
Ma condition physique ne me le permet pas.	92	81	6	5
	4%	5%	2%	3%
Je dois conduire les enfants à l'école ou au CPE	90	68	8	14
	4%	4%	3%	9%
Je dois effectuer des arrêts intermédiaires pendant le trajet.	84	67	9	8
	4%	4%	3%	5%
Je fais des courses avant ou après le travail.	341	256	56	29
	16%	15%	20%	18%
J'ai besoin de mon véhicule pendant la journée de travail à des fins professionnelles.	142	105	12	25
	7%	6%	4%	16%
J'ai besoin de mon véhicule pendant la journée pendant la journée à des fins personnelles.	153	123	19	11
	7%	7%	7%	7%
Le trajet est trop long.	1235	938	186	111
	58%	56%	66%	69%
Le trajet n'est pas sécuritaire.	466	256	176	34
	22%	15%	62%	21%
Je n'ai pas suffisamment de temps.	778	640	100	38
	37%	38%	36%	24%
Je n'aurais plus l'occasion de retourner chez moi pour le dîner.	159	146	9	4
	8%	9%	3%	3%
Je dois transporter des objets encombrants.	637	516	90	31
	30%	31%	32%	19%
Je préfère utiliser ma voiture.	252	206	31	15
	12%	12%	11%	9%
Je préfère faire du covoiturage (que ce soit avec des amis, de la famille, des collègues, etc.).	138	108	24	6
	7%	7%	9%	4%
Je préfère utiliser le transport en commun.	635	534	68	33
	30%	32%	24%	21%
J'effectue tous mes déplacements en transport actif.	203	186	10	7
	10%	11%	4%	4%
Autre, précisez	260	215	23	22
	12%	13%	8%	14%

3.3.2 Actions municipales à entreprendre selon les campus

Dans un souci de coordination des actions, l'enquête révèle que plusieurs répondants sont d'avis que les villes de Sherbrooke et de Longueuil doivent aussi s'investir dans une telle démarche pour en assurer la pérennité et le succès. Tel que mentionné précédemment, les réalités de ces municipalités sont fort différentes, d'où l'intérêt de comparer le rôle attribué à chacune d'elles par les répondants provenant de ces campus.

Le tableau suivant montre une nette cohérence entre les contraintes déjà identifiées et les actions à entreprendre afin d'y remédier. Ainsi, les deux tiers des répondants du Campus de la santé insistent sur l'amélioration d'infrastructures cyclables et piétonnes, ainsi que sur l'accroissement de la sécurité des déplacements aux abords de leur campus. Cette information est cohérente avec les réponses obtenues par faculté d'attache auprès des étudiants et des employés. De plus, seulement 13 % des participants du Campus de la santé ont mentionné qu'aucune mesure ne pourrait les inciter à utiliser un mode de déplacement actif, ce qui est relativement peu en comparaison de ceux qui fréquentent le Campus principal (20 %) et le Campus de Longueuil (34 %). Il serait donc opportun que la ville de Sherbrooke se concentre de façon plus particulière sur la problématique du Campus de la santé.

Dans une moindre mesure qu'au Campus de la santé, les répondants du Campus principal ont opté en majorité pour des infrastructures piétonnes (28 %) et cyclables (46 %). Les répondants du Campus principal sont aussi ceux qui ont le plus fortement sélectionné la priorité d'avoir accès à un trajet agréable à 28 %. Les deux campus sherbrookoïses favorisent aussi une action de la municipalité pour augmenter les espaces pour vélos sécurisés près des abribus afin de favoriser l'intermodalité.

Au niveau des améliorations à mettre en place par la ville de Longueuil, une majorité de participants ont mentionné le manque d'infrastructures cyclables menant à l'UdeS (26 %), mais aucune mesure ne se démarque comme dans le cas des deux autres campus. Ceci peut être lié à l'état d'avancement du transport actif à Longueuil par comparaison à Sherbrooke, ou encore parce que 34 % des répondants ont mentionné qu'aucune mesure ne les inciterait à utiliser un mode de déplacement actif.

Tableau 3.22 – Actions municipales par campus

Quelles actions pourraient être entreprises au niveau municipal pour vous encourager à utiliser les modes de déplacement actifs pour vous rendre à l'UdeS? Veuillez choisir un maximum de 3 options.				
	Total*	Quel campus fréquentez-vous principalement?		
		Campus principal	Campus de la santé	Campus de Longueuil
	3253	1641	272	152
Infrastructure cyclable menant à l'UdeS	977	760	178	39
	47%	46%	65%	26%
Infrastructure piétonne (passages piétonniers, trottoirs, etc.) pour vous rendre à l'UdeS	584	462	100	22
	28%	28%	37%	15%
Infrastructure entre le campus principal et le Parc Innovation	86	81	5	0
	4%	5%	2%	0%
Avoir accès à un trajet agréable (quiétude, esthétique)	542	459	52	31
	26%	28%	19%	20%
Éducation et sensibilisation des piétons	68	63	3	2
	3%	4%	1%	1%
Éducation et sensibilisation des cyclistes	72	55	11	6
	4%	3%	4%	4%
Éducation et sensibilisation des automobilistes	269	222	29	18
	13%	14%	11%	12%
Augmentation du coût de l'essence	79	63	10	6
	4%	4%	4%	4%
Sécurité des déplacements à pied ou à vélo aux alentours du campus	445	315	101	29
	22%	19%	37%	19%
Supports à vélos sur les autobus	240	197	29	14
	12%	12%	11%	9%
Espaces pour vélos sécurisés près des abribus	328	266	49	13
	16%	16%	18%	9%
Aucune mesure ne peut m'inciter à utiliser un mode de déplacement actif	411	323	36	52
	20%	20%	13%	34%
Autre, précisez	232	170	32	30
	11%	10%	12%	20%

4. INTERPRÉTATION ET RECOMMANDATIONS

Ce chapitre mène à la formulation des recommandations découlant des problématiques soulevées par la communauté de l'UdeS lors de l'enquête. Trois contraintes parmi les plus récurrentes sont cernées, et de leur analyse découle les recommandations.

Certaines de ces recommandations sont à l'échelle de l'UdeS, alors que d'autres visent à conférer une place de choix aux transports actifs à l'échelle de chacun des campus. Pour chacune des contraintes cernées, des recommandations à court, à moyen et à long termes sont proposées en vue d'assurer une progression. Dans ce contexte, le court terme représente des mesures à mettre en place dans le prochain plan de développement durable de l'UdeS dont l'échéance est arrivée à son terme. Il s'agit donc d'actions concrètes d'ici 2016, soit au cours des quatre prochaines années. Les moyen et long termes visent plutôt les décennies 2021 et 2031 au cours desquelles les changements devraient avoir lieu. Ces termes sont déterminés à partir du plan de mobilité durable de Sherbrooke (PMDS) produit par le comité de mobilité durable de Sherbrooke (CMDS). L'UdeS et plusieurs organismes et organisations municipaux siègent conjointement au CMDS. La cohésion entre les différents plans d'action destinés à favoriser le transport actif devrait être renforcée dans toutes les initiatives de manière à assurer une cohérence et à éviter les doublons d'actions pouvant miner la crédibilité de l'orientation.

Il peut être difficile de bien saisir les enjeux et les solutions dans un environnement universitaire pour plusieurs raisons; les heures de présence variées, le nombre de personnes changeant d'une journée à l'autre, le personnel et les étudiants ayant des emplois du temps aussi chargés qu'hétéroclites, le mode de déplacement des étudiants étant souvent contraint par les coûts, mais aussi par l'influence des amis et de la famille, et le tout en plus de la diversité d'âge, de style de vie, de culture ou d'occupations (Leigh et *al.*, 2009). Il est donc important de rappeler que cette démarche ne doit pas être un processus statique, mais bien une démarche en constante évolution et à l'affût des besoins de la communauté de l'UdeS.

4.1 Contraintes

La première étape d'un changement durable est d'identifier ce qui doit être changé. La présente étude consistait précisément à tracer un bilan de la situation actuelle à l'égard des transports actifs. Diverses enquêtes, notamment celle menée par l'Université de Western Australia (UWA) dont les paramètres sont très similaires à ceux de cette étude, démontrent qu'il est plus efficace de diminuer les contraintes aux transports actifs que d'en promouvoir les bénéfices (Shannon et *al.*, 2006).

Deux types de difficultés sont considérés dans cette section, les contraintes physiques et sociales. Les contraintes physiques regroupent, entre autres, le manque d'infrastructures, les limites de vitesse, la topographie ou la distance, alors que les contraintes sociales relèvent davantage de la perception de sécurité, de l'engouement pour les modes de déplacement actifs, de la perception des capacités personnelles, et des incitatifs relationnels.

Bien que ces contraintes soient abordées séparément, il n'en demeure pas moins qu'elles sont interreliées. Aussi, si l'on devait focaliser sur les unes ou les autres, cela risquerait de ne pas conduire aux changements escomptés. Toutes les contraintes analysées proviennent de la question 14 de l'enquête, ainsi que des commentaires apportés par les répondants.

4.1.1 La distance

De l'ensemble des contraintes évoquées à l'égard des transports actifs, la longueur du trajet semble être la principale raison qui empêche les membres de la communauté de l'UdeS de se déplacer activement. Près de 59 % des répondants ont d'ailleurs mentionné cette difficulté dans le questionnaire, en plus des 72 répondants ayant exprimé une opinion similaire dans la section « *Autre, précisez* ». Cette problématique est récurrente dans plusieurs études portant sur le transport actif (Dill et Carr, 2003) (Shannon et *al.*, 2006) (Leigh, 2009) (Stuckless, 2010).

À la suite d'une analyse des 2 912 codes postaux recensés grâce à l'enquête, il s'avère que 26 % des répondants vivent à l'extérieur des municipalités régionales de comté (MRC) de Sherbrooke et de Longueuil. Bien que les autres participants (74 %) résident au sein de ces deux régions, un certain nombre d'entre eux vivent au-delà

du périmètre de distance franchissable en transport actif. Pour les fins de cet exercice, ce périmètre franchissable a été déterminé grâce aux travaux de Morency (2011). Ainsi, la distance moyenne de déplacement a été évaluée à 3,2 km en vélo et à 750 mètres à pied pour la région de Sherbrooke. À Longueuil, elle équivaut à 2,8 km en vélo et à 750 mètres à pied. Moudon et ses collaborateurs. (2005) jugent également qu'un périmètre de trois kilomètres constitue une distance acceptable pour des déplacements en vélo, ce qui équivaut à un trajet d'environ 20 minutes. Les cartes suivantes permettent d'estimer grossièrement le pourcentage de répondants vivant à l'intérieur de ce périmètre selon les codes postaux. Au Campus principal, un peu plus du tiers (37 %) des 2 094 répondants sherbrookoïses vivent à l'intérieur de ce périmètre. Au Campus de la santé, il s'agit de 6 % d'entre eux. À Longueuil, environ 1 personne sur 5 (18 %) réside dans le périmètre (2,8 km) établi autour du campus. Cette population, représentant environ 900 membres de la communauté de l'UdeS, forme un groupe privilégié à cibler puisque les chances de changer leurs habitudes de transport sont plus réalistes en raison de la distance entre leur domicile et l'UdeS.

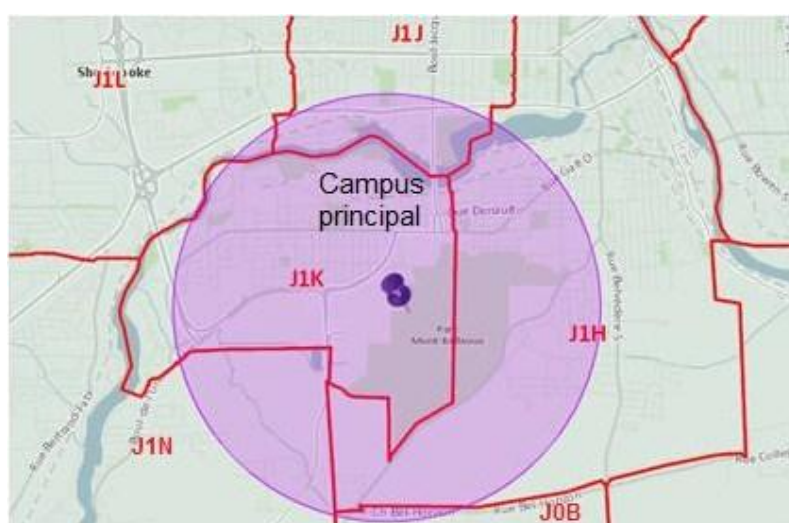


Figure 4.1 – Population vivant à 3,2 km ou moins du Campus principal

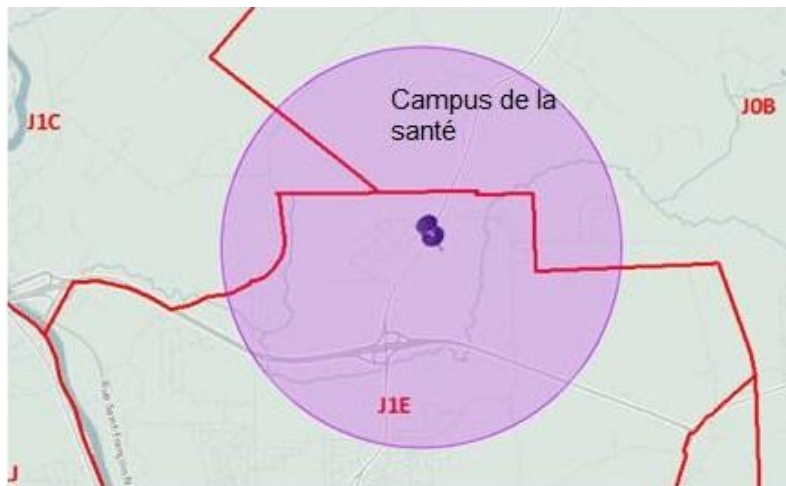


Figure 4.2 – Population vivant à 3,2 km ou moins du Campus de la santé

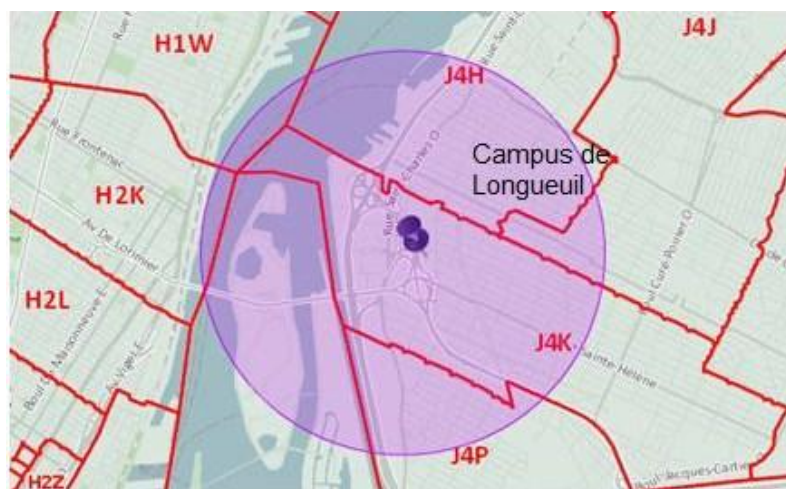


Figure 4.3 – Population vivant à 2,8 km ou moins du Campus de Longueuil

4.1.2 Le temps

La deuxième contrainte la plus courante va de pair avec la problématique de la distance. En effet, 33 % des répondants ont indiqué ne pas avoir suffisamment de temps pour se déplacer de manière active. Par ailleurs, 41 répondants ont indiqué la même difficulté dans la section « Autre, précisez ». Il est possible que la longueur du trajet ne soit pas l'unique raison du manque de temps. En revanche, ces deux aspects sont intimement liés puisqu'un trajet plus court nécessite moins de temps à parcourir. Cette interrelation coïncide avec la « *law of constant travel time* » selon laquelle l'utilisateur est davantage disposé à changer son mode de transport qu'à augmenter la durée de son trajet (Shannon et al., 2006).

Cependant, il est important de considérer tous les aspects du manque de temps, que ce soit la rigidité des horaires de travail ou des activités pédagogiques de même que le temps nécessaire à stationner son vélo et à se doucher sur les lieux. Si le trajet est une composante prioritaire, les aspects secondaires peuvent être tout aussi décisifs quand vient le temps d'opter pour un mode de transport.

4.1.3 La sécurité

La sécurité est un élément essentiel à contrôler avant de promouvoir les déplacements actifs. En effet, il pourrait être mal perçu de faire la promotion du vélo, de la marche ou de tout autre mode de déplacement actif pour se rendre à l'UdeS alors que les infrastructures sont inadéquates, dangereuses ou manquantes.

« L'absence de sécurité constitue non seulement un frein à la pratique du vélo en décourageant les utilisateurs potentiels, mais constitue également un facteur important de mortalité et de morbidité associées aux blessures (INSPQ, 2009). »

Plusieurs répondants ont soulevé des aspects techniques à améliorer avant de pouvoir envisager un mode de déplacement actif, notamment un éclairage adéquat, des limites de vitesse diminuées, ainsi que l'entretien et la création de pistes cyclables et de trottoirs. D'autres ont mis l'accent sur leurs perceptions de la sécurité, par exemple le fait de ne pas se sentir à l'aise de rentrer à la noirceur dans leur quartier, de risquer des chutes dues à la topographie de la région sherbrookoise, ou encore de rencontrer un automobiliste manquant de courtoisie. Tous ces aspects sont à prendre en considération en raison de l'impact significatif qu'a la sécurité sur les déplacements. Il s'agit de l'une des contraintes pour laquelle l'institution universitaire doit travailler en collaboration avec les villes de Sherbrooke et de Longueuil, voire avec le MTQ, afin d'être efficace et de bénéficier d'un appui technique et financier.

4.2 Les recommandations

Tout comme les contraintes, il existe deux types de solutions, soit: l'implantation des mesures dites « dures » et « douces » (*hard and soft measures*) (Balsas, 2003) (Bamberg et Moser, 2008). Selon Stropher (2004), les mesures « dures » incluent entre autres l'amélioration des infrastructures dédiées aux transports actifs,

l'augmentation du coût de l'essence ou encore le rationnement des espaces de stationnement. Parfois draconiennes, ces mesures forcent un changement de comportement, mais peuvent à la fois causer un ressentiment envers l'institution ou même envers le transport actif. Combinées à des mesures dites plus « douces », qui réfèrent davantage à un changement volontaire d'attitude, elles peuvent toutefois avoir un rôle important à jouer (Lokopoulos, 2007). Les mesures « douces » tentent d'influencer directement la décision de l'utilisateur d'opter pour un mode de transport plutôt qu'un autre en altérant ses perceptions par rapport à l'environnement, aux conséquences de son choix, à sa motivation et au bien-être que d'être en harmonie avec son choix (Bamberg, 2011). Toujours selon Bamberg (2011), le sentiment de culpabilité, les normes sociales, les responsabilités et la conscientisation expliquent 58 % du comportement personnel. C'est la raison pour laquelle les recommandations suivantes tentent d'être une combinaison appropriée entre certaines mesures « dures » et d'autres « douces ».

Plusieurs de ces recommandations se basent sur un système de bonne volonté, c'est-à-dire sans système de surveillance ou de régulation. De tels systèmes ont déjà été examinés notamment au Centre Hospitalier de l'Université de Sherbrooke (CHUS) et à l'hôpital Sainte-Justine où, finalement, les employés ont tacitement établi un système d'autorégulation à l'interne en respectant les initiatives en place et en dénonçant les profiteurs (Lemay, 2011).

Ces recommandations en transport actif ne visent pas à marginaliser ou à bannir les déplacements en automobile, mais s'inscrivent plutôt dans une démarche de sensibilisation pour conscientiser les membres de la communauté de l'UdeS sur leurs choix de transport, leurs habitudes, et sur les alternatives à la voiture qui s'offrent à eux. Cette conscientisation potentielle peut avoir des effets à long terme puisqu'une hausse des déplacements en transport actif engendre un changement de mentalité plus efficace que n'importe quelle campagne de promotion (Kino Québec, 2000).

4.2.1 La distance

Il est très difficile de réduire la distance si ce n'est que par des actions à long terme et en collaboration avec les partenaires municipaux. Toutefois, quelques initiatives à

court et à moyen termes existent dans la littérature et valent la peine d'être intégrées aux recommandations.

Court terme

Inspiré des kiosques d'information offerts par la Société des transports de Sherbrooke, où un plan personnalisé est offert aux visiteurs prêts à tenter de se déplacer en transport en commun, le développement de plans de mobilité active personnalisés est une alternative pouvant répondre aux besoins à la fois des nouveaux arrivants dans la communauté de l'UdeS, tout comme aux anciens qui ne connaissent pas ou peu les réseaux cyclables disponibles. Les stratégies individualisées se sont révélées très efficaces pour favoriser les changements de comportement (Wen et *al.*, 2005). Ce plan inclut une carte avec un trajet optimal selon les paramètres choisis par l'utilisateur – temps, distance, sécurité, esthétisme, topographie – et offre des alternatives dépendamment de l'aller et du retour, ou encore des arrêts que doit faire l'utilisateur en route. Un plan complet pourrait aussi identifier les autobus dotés de supports à vélo ainsi que leur horaire afin de permettre une alternative en cas de mauvais temps ou de contretemps. Dans la même optique, l'UdeS peut solliciter l'appui de sa communauté déjà active afin d'établir un réseau de parrainage permettant un service personnalisé pour démystifier les trajets optimaux aux pourtours des campus. Ces deux services combinés permettent de faire réaliser au cycliste ou au piéton qu'il y a souvent une différence entre la route utilisée et la route la plus courte possible, changeant ainsi sa perception de la distance jusqu'à l'UdeS (Larsen et El-Geneidy, 2011).

Au niveau de la perception de la distance, Pucher (2010) soutient l'idée de mieux informer l'usager actif de la distance à parcourir grâce à des panneaux de signalisation routière. Offrant souvent plus d'un trajet possible, ces panneaux « *Wayfinding signage* » informent les usagers de la distance réelle, ce qui leur permet à la fois de pouvoir comptabiliser leur distance parcourue chaque semaine, mais aussi de se faire une idée précise du trajet.



Figure 4.4 – Exemples de signalisation possible (tiré de Grant, s.d.)

Moyen terme

Pucher (2010) propose une technique pour diminuer la distance parcourue par les utilisateurs de modes de déplacement actifs. Il s'agit de créer des « *cut-throughs* » ou raccourcis, permettant aux cyclistes et piétons une connexion plus directe vers leur point d'arrivée. Ces raccourcis permettent aux usagers non motorisés d'effectuer un virage avant d'arriver à l'intersection, évitant ainsi le trafic, les feux de signalisation ou les arrêts et se traduisent par de petits tronçons de pistes cyclables et piétonnes connectant les artères. Cette technique étudiée par Titze et *al.*, (2008) démontre que les cyclistes et les piétons ayant accès à des raccourcis non disponibles aux véhicules motorisés étaient près de deux fois plus favorables à utiliser un mode de déplacement actif.

Rodriguez et Joo (2004) ont développé un outil permettant d'optimiser les trajets de manière informatisée en utilisant les paramètres de l'environnement bâti et de l'environnement naturel de l'utilisateur. Grâce aux données GIS (*geographic information system*) superposant les différentes couches des barrières et facilitateurs de l'environnement physique, il est possible de créer un programme informatique permettant aux intéressés de bâtir leurs propres trajets. Cette mesure ressemble aux plans de mobilité active personnalisés, mais peut convenir davantage aux gens qui préfèrent ne pas interagir avec un « conseiller » pour planifier leurs déplacements. Cet outil aurait aussi l'avantage d'être disponible en tout temps et de partout.

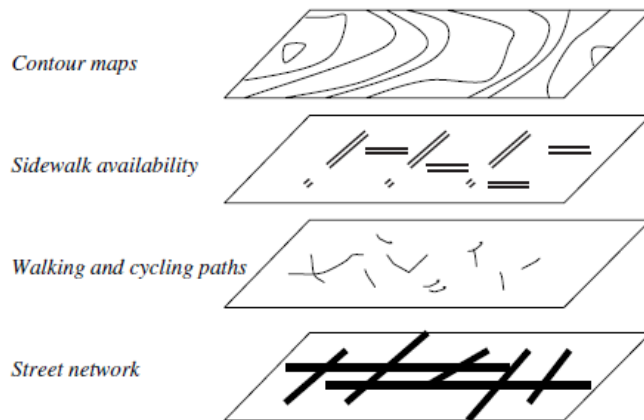


Figure 4.5 – Environnements physiques pour créer des tracés plus efficaces (tiré de Rodriguez et Joo, 2004, p.159)

Long terme

Deux catégories d'actions à long terme peuvent être mises en place. Ces recommandations sont tirées à la fois de la littérature, et des commentaires des répondants. Il s'agit notamment de la réduction de la distance physique en permettant des habitations et logements à prix modiques près de l'UdeS, ainsi que la mise en place d'infrastructures appropriées au transport actif.

En s'inspirant de l'étude de Shannon (2006), deux facteurs seraient susceptibles de combler la distance à parcourir, soit: un investissement de l'UdeS dans le secteur immobilier près des campus favorisant une meilleure accessibilité aux logements et permettant potentiellement de les transformer en coopérative d'habitations destinés aux étudiants, ou encore une augmentation du nombre de résidences sur le campus de l'UdeS. La UWA a inclus ces mesures dans son plan de développement du campus et acquiert depuis, des résidences près des grandes artères menant au campus. En augmentant le nombre d'étudiants et d'employés vivant à une distance cyclable ou piétonne, cette université fait aussi le pari que la demande pour les espaces de stationnement diminuera considérablement, et qu'à l'aide de ces espaces vacants, il sera possible de construire des résidences étudiantes additionnelles sur le campus (Shannon, 2009).

La construction d'infrastructures est définitivement une plaque tournante de la diminution de la perception de la distance à plusieurs niveaux. Selon Dill et Carr (2003), une étude menée dans plus de 40 villes étatsuniennes démontre que chaque

1,6 km (un mille) de piste cyclable supplémentaire par 1,6 km² augmentent d'environ 1 % la part modale du vélo chez les travailleurs. En combinant cette information avec celle de Vernez-Moudon et *al.*, (2005) selon laquelle les gens vivant à moins d'un kilomètre d'une infrastructure cyclable ont 20 % plus de propension à utiliser leur vélo une fois par semaine que ceux vivant à une distance supérieure à un kilomètre, il devient clair qu'une réduction de la distance d'accès à une infrastructure cyclable ou piétonne a un impact considérable sur la perception de la distance du trajet complet. Larsen et El-Geneidy (2011) abondent dans le même sens avec une étude réalisée à Montréal en 2009. Leur étude démontre qu'en moyenne, les cyclistes se déplacent sur de plus longues distances lorsqu'ils bénéficient d'aménagements séparés des automobilistes et du trafic routier. De plus, les cyclistes sont généralement prêts à faire des détours pour se raccorder à une infrastructure cyclable s'ils ont de plus longs trajets à faire. Les infrastructures permettent donc de diminuer la perception de distance chez les cyclistes et les piétons.

Comme la distance est la contrainte la plus importante – plus de 59 % des répondants l'ayant sélectionnée – il est cohérent de mettre l'accent en particulier sur ces recommandations.

4.2.2 Le temps

Fortement relié à la distance, le facteur temps influence le choix du mode de déplacement. Comme la notion du temps varie considérablement d'un individu à l'autre selon la valeur qui lui est donnée, les recommandations suivantes visent à valoriser le temps de déplacement autant qu'à en changer la perception.

Court terme

À court terme, ce sont quatre recommandations qui peuvent être mises en place. Ces actions nécessitent une collaboration des villes de Sherbrooke et de Longueuil, de même que des sociétés de transport.

Certaines installations à l'arrivée permettent de jouer sur la perception du temps nécessaire au trajet (Hunt et Abraham, 2007). De la même manière qu'un automobiliste puisse avoir l'impression d'allonger son temps de déplacement s'il doit tourner en rond avant de trouver un stationnement, ou encore attendre à de multiples

feux de circulation, un usager des modes de déplacements actifs peut percevoir un temps de déplacement plus long s'il doit chercher un espace à vélo loin de sa faculté, une douche, un casier ou autres facilitateurs (Pletcher et *al.*, 2010). Certaines de ces installations ont été quantifiées en matière de temps – par exemple un stationnement à destination est perçu comme un gain de temps de X minutes, alors qu'un casier à disposition est perçu comme un gain de temps de X minutes – afin d'en faciliter les comparaisons. Une information tirée de l'étude de Hunt et Abraham (2007) et reprise par Pletcher (2020) indique que l'installation de supports à vélo accessibles et sécurisés équivaut à un sentiment de réduction du temps de déplacement d'environ 27 minutes. L'accès à un endroit pour se doucher équivaut à une réduction de quatre minutes quant au trajet en transport actif (*ibid.*). D'ailleurs, près de 43 % des répondants ont mentionné que l'UdeS devrait installer des douches et des casiers dans les pavillons, et 36 % ont opté pour les supports à vélo sécurisés et éclairés lorsque questionnés sur les actions à entreprendre par l'institution.

À l'initiative de la Société des transports de Sherbrooke, les autobus sont munis, depuis quelques années, de supports à vélo à l'avant afin de favoriser l'intermodalité. Cette action pourrait toutefois être améliorée avec l'appui de l'UdeS afin d'étendre ce service à toutes les lignes desservies par la STS. En effet, les supports sont disponibles uniquement sur certaines lignes, et à certaines heures, rendant la tâche ardue pour qui voudrait combiner les moyens de transport. Aucun support n'est disponible sur les autobus de banlieue – minibus – où le recours à divers moyens de transport s'avère nécessaire en raison des heures de desserte plus limitées à l'extérieur des grandes artères. La Société de transport de Longueuil devrait aussi emboîter le pas puisque la synergie entre les moyens de transports alternatifs résulte en un gain de temps considérable (Balsas, 2003).

L'institution peut aussi sensibiliser sa communauté au gain de temps et d'argent qu'un déplacement actif peut apporter s'il est fait avec une certaine intensité. En effet, il peut remplacer une marche en soirée, ou encore un abonnement au centre de conditionnement physique, en plus de permettre un contact direct avec ton environnement (Steinbach et *al.*, 2011).

Moyen terme

Une suggestion intéressante de Cole et *al.*, (2008), pour ajuster la perception du temps des usagers du transport actif avec celles des automobilistes est de repositionner les stationnements sur les campus. En effet, un stationnement éloigné d'une dizaine de minutes de marche peut dissuader plusieurs automobilistes de prendre leur voiture, tout en favorisant un mode de déplacement actif. Avec cette perception de dix minutes supplémentaires pour effectuer le trajet en voiture, le choix du déplacement actif semble plus adéquat. Cette marche aller-retour pour se rendre au stationnement permettrait aux membres de la communauté de l'UdeS continuant d'utiliser leur voiture de combler les deux tiers de leur besoin journalier en activité physique (Kino-Québec, 2000) ! Bien que cette action ait déjà été prévue dans l'un des plans directeurs du campus de l'UdeS il y a plusieurs années, il est bon d'en réitérer la pertinence pour appuyer cette initiative qui n'a toujours pas été mise en place.

Long terme

Un gain de temps considérable réside aussi dans la minimisation des arrêts complets lors du trajet. En effet, la plus grande perte de temps et d'énergie en vélo est de freiner un élan pour faire un arrêt et de redémarrer. Ces arrêts et départs, bien qu'anodins à pied ou en voiture, peuvent constituer un désagrément majeur en vélo (Maus, 2009). Tout comme les panneaux de signalisation routière afin d'identifier les intersections où il est possible de tourner à droite sur un feu rouge, une démarche similaire pourrait être entreprise afin de permettre aux cyclistes de traiter certains panneaux d'arrêts comme étant des « cédez le passage ». Ce type de panneau est régi par le Code de la sécurité routière et nécessite une étude d'ingénierie avant de permettre aux personnes de procéder à un virage à droite, d'où la perspective à long terme. Dépendamment du flux de circulation et de la problématique aux intersections, il en résulterait une circulation plus fluide pour les cyclistes. Cette réglementation est appelée « *Idaho-Style* » et est en vigueur depuis 1982 dans cet état. Les états de la Californie et du Montana étudient aussi la possibilité d'appliquer cette loi sur leurs territoires afin de favoriser le transport actif (*ibid.*).

4.2.3 La sécurité

La sécurité a été soulevée à plusieurs reprises dans les commentaires des répondants. Pour aspirer à un changement de grande envergure des perceptions et des comportements en transport actif, il est essentiel d'avoir un environnement accueillant et sécuritaire où se déplacer. Pour y arriver, la *Politique sur le vélo* du Gouvernement du Québec et la *Politique de sécurité dans les transports* du MTQ misent sur la mise en place de:

- « *L'aménagement d'infrastructures sur les réseaux routiers et cyclables;*
- *L'incitation à l'utilisation d'équipements de protection par les usagers (casque de vélo, réflecteurs, phares, klaxons, fanions, freins, etc.);*
- *La promotion auprès des cyclistes et des conducteurs de comportements sécuritaires (vêtements adéquats, respect des limites de vitesse, respect du CSR, partage de la route, sobriété sur la route, etc.)*

(Gouvernement du Québec, 2009) »

En gardant en tête les tableaux 16 et 17 du précédent chapitre où les inquiétudes liées à la sécurité sont exposées par les répondants, il est effectivement possible d'aborder le thème de la sécurité selon ces trois grandes catégories.

Court terme

En premier lieu, la sécurité passe par une maîtrise du moyen de transport utilisé. Des répondants ont mentionné ne pas se sentir à l'aise en vélo, d'où la pertinence d'offrir des ateliers offrant l'opportunité de pratiquer les compétences à vélo, les signaux de sécurité grâce aux gestes à vélo, et les lois à respecter. Des cliniques pour les moyens de transport actif plus marginaux – monocycle, planche à roulettes et patins à roue alignée – peuvent aussi être offertes afin d'offrir la possibilité aux participants de découvrir ces transports dans un environnement sécuritaire, d'augmenter la sécurité des usagers et d'échanger des astuces.

Au niveau de la perception de la sécurité, une campagne de sensibilisation quant à la visibilité des cyclistes et des piétons lors de leurs déplacements, ainsi que sur le port du casque à vélo, pourrait être une première étape. En partenariat avec les associations étudiantes, des concours et jeux pour gagner des phares à vélo, des chandails avec réflecteurs, des casques à vélo, ou tout autre objet rehaussant la sécurité lors des déplacements pourraient être organisés.

Un service de « covoiturage » en transport actif gagnerait à être instauré pour les accompagnements à la noirceur. Problématique soulevée par plusieurs répondants, la difficulté de rentrer tard de l'UdeS vers son domicile en raison du manque d'éclairage et le sentiment d'insécurité perçu dans certains quartiers pourrait ainsi être diminué. À la manière du site « Uni-Transport », des départs pourraient être jumelés, notamment pour traverser le mont Bellevue.

Toujours au niveau de la sécurité en soirée, Bergeron et Cragg (2009) identifient des mesures physiques à mettre en place en vue d'améliorer la perception globale de l'environnement. Que ce soit en « *améliorant l'éclairage et en aménageant des sentiers sans obstacles ou obstructions visuelles (recoins cachés, arrêts d'autobus aux parois opaques* (Bergeron et Cragg, 2009) » ou même en réduisant le nombre d'arbustes pouvant constituer une cachette, ces actions peuvent rassurer les usagers des transports actifs.

Une signalisation accrue des voies pédestres en bordure de rue ou des pistes cyclables permet aux cyclistes et aux piétons d'emprunter ces trajets, tout en avisant les automobilistes d'une présence potentielle en bordure de voie.

Les stationnements à vélo des campus de l'UdeS n'offrent ni une sécurité, ni un accès optimal selon les répondants. Pucher (2010) estime que l'accessibilité à des supports à vélos sécurisés augmente significativement la perception de sécurité et la facilité à se déplacer de manière utilitaire à vélo. La ville de Toronto a établi des normes basées sur le temps de stationnement du vélo selon le quartier dans lequel il est stationné. Au niveau de l'emplacement, le support à vélo devrait être localisé à proximité des entrées aux pavillons, au niveau du sol. Le stationnement devrait aussi être signalé pour qu'il puisse se voir à distance. Au niveau des spécificités techniques du support, il doit fournir deux points de contact, soit un pour le cadre et un second pour la roue, puisqu'un seul point de contact endommage la roue attachée. Il doit aussi fournir plusieurs espaces de stationnement sur le même support ainsi que de laisser une distance adéquate pour chacun des vélos, et être à la vue de tous pour créer une supervision constante. Le support doit être couvert pour protéger les vélos des intempéries. Cette couverture peut bénéficier des installations déjà existantes comme un toit ou des escaliers, mais peut aussi être une structure indépendante qui permet d'être entièrement fermé et même nécessiter une carte d'accès pour y pénétrer. La figure 4.6 offre des exemples qui pourraient s'appliquer aux campus de l'UdeS. (Ville de Toronto, 2008)



Figure 4.6 – Supports à vélos fermés (tiré de la Ville de Toronto, 2008, p.6 et 8)

Moyen terme

En 1998, la première étude nommée « Inventaire et inspection des infrastructures cyclables en Montérégie » était menée par Brown et *al.*, Cette étude avait comme principal objectif « *d'examiner les trajets cyclables au Québec à partir des paramètres documentés selon les normes internationales* (Brown et *al.*, 1998) ». Cette étude a d'ailleurs permis de procéder à un diagnostic exhaustif de l'état du vélo dans la région montréalaise. Bien que complète et instructive, cette étude n'a pas été rafraîchie depuis et n'a pas eu lieu dans les autres régions. Il serait intéressant que l'UdeS profite de l'expertise de sa communauté scientifique afin de renouveler cette étude en Montérégie et d'en amorcer une similaire en Estrie. Les paramètres axés sur la sécurité des déplacements actifs permettraient de cerner les failles et, éventuellement d'inciter les municipalités de Sherbrooke et de Longueuil, de concert avec le MTQ et l'UdeS, à remédier aux problèmes soulevés.

La mise en place d'une coopérative de vélos sur les campus pourrait remédier au manque de sécurité par rapport aux bris mécaniques. Ce sont près de 1 500 répondants qui favoriseraient cette mesure en raison de ses diverses applications. En effet, une coopérative de vélo permettrait d'avoir accès directement sur le campus à des ateliers de réparations, à des mécaniciens, à des outils pour ajuster soi-même son vélo, à des pièces à prix réduit, à des conférences, à des groupes de randonnées, etc. Par la même occasion, cette coopérative pourrait donner des ateliers ou monter des campagnes de sensibilisation quant à l'éducation des cyclistes, piétons et automobilistes sur le partage de la route puisque ce manque de courtoisie de part et d'autre est aussi ressorti de l'enquête.

Long terme

Les recommandations à long terme doivent s'arrimer aux intentions des villes de Sherbrooke et de Longueuil, ainsi que du CMDS et du Réseau de Transport de Longueuil (RTL) de promouvoir les modes de déplacement actifs.

En premier lieu, au niveau du plan d'urbanisme, il serait opportun de favoriser la mixité des usages dans les quartiers situés à proximité des campus. Ce type de zonage offre l'avantage d'offrir une haute perception de sécurité. Cette perception découle du fait que les commerces situés au rez-de-chaussée offrent une impression constante d'allées et venues, alors que les logements aux étages supérieurs créent une ambiance de communauté avec les citoyens agissant comme vigils de quartier (Bergeron et Cragg, 2009). Ce sentiment de vigilance citoyenne favorise les déplacements actifs. Dans le même ordre d'idées,

« ... les quartiers à haute densité affichent habituellement un taux réduit d'heures et de kilomètres parcourus en automobile et des taux plus élevés de marche et d'utilisation des transports en commun (ibid.) ».

Tous les citoyens bénéficieraient d'un tel changement urbain, d'où l'intérêt de travailler de concert avec les MRC de Sherbrooke et de Longueuil afin de partager les expertises disponibles.

En second lieu, les infrastructures ont déjà fait l'objet de recommandations relatives à la distance et la sécurité, mais certains éléments sont davantage associés à la sécurité des usagers et doivent être pris en considération. Les pistes cyclables devraient être conçues avec des inclinaisons ne dépassant pas les 6 % pour éviter les chutes autant que les montées trop abruptes. Les pentes nécessitent aussi des élargissements aux tronçons plus abrupts afin de permettre les manœuvres de freinage et de dépassement sécuritaires. Ces élargissements sont aussi nécessaires s'il y a des courbes serrées. (Gouvernement du Québec, 2009) Des « *bike-box* » appelées aussi « *sas-vélo* », peuvent être intégrées à l'aménagement cyclable afin de permettre aux cyclistes de devancer la ligne d'arrêt destinée aux automobiles et d'avoir une meilleure visibilité de la circulation. Ces sas-vélo ont été aménagés dans plusieurs villes européennes, aux États-Unis et à Vancouver (Vélo Québec, 2004) (Pucher, 2010). Cette priorité aux vélos leur permet d'effectuer des virages à gauche de manière sécuritaire, en étant plus visibles pour les automobilistes. La figure 4.7 donne un exemple d'un sas-vélo. Cette recommandation a été placée dans les recommandations à long terme puisqu'au niveau social il s'agit d'une rééducation des

automobilistes et des cyclistes, ce qui prend un certain temps. Il est recommandé d'implanter préférentiellement les sas-vélo sur les campus de l'UdeS afin de familiariser une partie de la population à cette mesure, et d'en faire un projet-pilote au Québec.

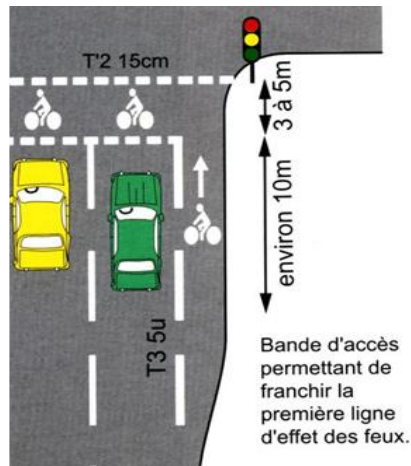


Figure 4.7 – Norme en vigueur pour l'utilisation des sas-vélo en Europe (tiré de l'Association des piétons et cyclistes, 2009)



Figure 4.8 – Exemple de sas-vélo en milieu urbain (tiré de Lawrence, 2012)

Il est important de garder à l'esprit qu'une augmentation du nombre d'utilisateurs des transports actifs amène une diminution du nombre de blessures reliées à ceux-ci. En effet, une normalisation des usagers en transport actif influence la manière de conduire des automobilistes qui s'adaptent à croiser plusieurs personnes à pied, à bicyclette, etc. De plus, ce flux de circulation active ajoute une impression de sécurité aux gens en transport actif puisqu'ils croisent leurs pairs sur le chemin. La sécurité des déplacements en mode actif passe donc par une augmentation de la part modale des transports actifs. (Pucher, 2010)

Tableau 4.1 – Résumé des recommandations

	Recommandations		
Contraintes	Court terme (2016)	Moyen terme (2021)	Long terme (2031)
Distance	Développer des plans de mobilité active individualisés	Créer des "raccourcis" sous forme de tronçons cyclables facilitant les connexions entre les artères	Investir dans le secteur immobilier près des campus en vue de coopératives d'habitations/logements à prix modique
	Gérer un système de parrainage intra-communauté de l'UdeS pour le transport actif	Développer un système GIS pour offrir un outil informatiser aux usagers	Augmenter les résidences disponibles sur les campus de l'UdeS
	Installer des panneaux de circulation routière indiquant la distance à parcourir		Construire des infrastructures cyclables et piétonnes menant aux campus et aux secteurs étudiants
Temps	Installer des infrastructures adéquates pour l'arrivée à destination	Repositionner les stationnements sur les campus pour permettre une marche de dix minutes	Introduire la loi de l'état d'Idaho quant aux arrêts à vélo
	Augmenter le service de supports à vélo sur les transports en commun ainsi que les supports à vélo à proximité des arrêts	Améliorer les pistes cyclables et piétonnes qui se rendent aux campus pour diminuer le temps et la distance parcourue	
	Monter une campagne de sensibilisation sur l'économie de temps des transports actifs		
Sécurité	Offrir des ateliers pour la maîtrise des moyens de transport actifs	Rédiger une étude sur les paramètres de sécurité en place à Sherbrooke et à Longueuil	Revoir les plans d'urbanisme près des campus et favoriser la mixité des usages
	Monter une campagne de sensibilisation quant à la visibilité des cyclistes et des piétons	Mettre en place une coopérative de vélo	Augmenter la densité des quartiers près des campus
	Créer un service de "covoiturage" en transport actif		Sécuriser les infrastructures déjà existantes et intégrer les mêmes mesures sécuritaires aux futurs développements
	Diminuer les obstructions visuelles		Réduire les limites de vitesse
	Accroître la signalisation des sentiers et pistes cyclables		Instaurer des "sas-vélo"
	Ajouter ou améliorer les supports à vélo disponibles sur le campus		

CONCLUSION

Bien que plusieurs perceptions et comportements restent toujours à analyser chez une communauté en perpétuel mouvement, l'objectif général de l'essai qui visait à mieux cerner les perceptions et les comportements en transport actif chez la communauté de l'UdeS a été atteint.

En effet, les perceptions et les habitudes en transport actif ont été documentées grâce aux 34 questions du sondage et à la participation de plus de 4 000 étudiants et employés. La représentativité des répondants par rapport à l'ensemble de la communauté de l'UdeS a aussi été démontrée et vient appuyer les recommandations étayées. Malgré une majorité de questions fermées, la possibilité pour les répondants de partager leurs commentaires grâce au choix « *Autre, précisez* » a amené une richesse supplémentaire à la collecte de données.

Les perceptions et les comportements ont été analysés sous plusieurs angles afin de fournir une base solide et pertinente aux recommandations. Cette analyse a, entre autres, permis d'identifier les principaux facteurs qui empêchent parfois les répondants d'être consistants entre leurs perceptions et leurs comportements. Ce sont ces contraintes qui permettent de justifier les actions futures de l'UdeS et des MRC de Sherbrooke et de Longueuil.

Trois grandes catégories de recommandations ont été élaborées, soit: des recommandations visant à réduire la distance et le temps, ainsi qu'à hausser le niveau de sécurité des déplacements actifs. Chacune de ces catégories a mené à la formulation de recommandations à court, moyen et à long termes, s'harmonisant à la fois avec le Plan de Développement durable de l'UdeS, mais aussi avec le PMDS. Cette cohérence entre les différents acteurs est de mise afin d'avancer ensemble dans une direction commune.

Cet essai, grâce à l'atteinte de ces objectifs, montre le potentiel de changement significatif qui réside au sein de la communauté de l'UdeS avec plus de 64 % de sa population optant déjà pour un mode de déplacement actif à l'occasion avec les infrastructures actuelles.

L'UdeS représente non seulement un lieu de travail et d'apprentissage, mais elle est aussi responsable d'un nombre important de déplacements au sein de la communauté. En tant que plus grand employeur de la ville de Sherbrooke et qu'acteur en croissance en Montérégie, il est en son pouvoir de prêcher par l'exemple en encourageant les transports actifs et en réduisant les obstacles pouvant rebuter les membres de sa communauté.

RÉFÉRENCES

- Agence de la santé publique du Canada (2010) *Activités physiques – Qu'est-ce que le transport actif?* [En ligne] <http://www.phac-aspc.gc.ca/hp-ps/hl-mvs/pa-ap/at-ta-fra.php> (Page consultée le 10 avril 2012)
- Agence métropolitaine de transport (2012) *Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert – Privilégier l'accès par modes actifs et collectifs.* [En ligne] <http://cnw.ca/Dwn8N> (Page consultée le 8 mai 2012)
- Aktouf, O. (1987) *Méthodologie des sciences sociales et approche qualitative des organisations – Une introduction à la démarche classique et une critique.* Montréal. Les presses de l'Université du Québec. Coll. Les classiques des sciences sociales. 213 p.
- Balsas, C. (2003) *Sustainable transportation planning on college campuses.* Transport Policy 10, p.35-49
- Bamberg, S., Fujii, S., Friman, M., et Garling, T. (2011) *Behaviour theory and soft transport policy measures.* Transport Policy 18, p. 228-235
- Bamberg, S. et Moser, G. (2008) *The effectiveness of soft transport policy measures: A critical assessment and meta-analysis of empirical evidence.* Journal of Environmental Psychology 28. p. 10-26
- Bellalite, L. (2010) GÉO 443 – *Initiation à la recherche en géographie. Recueil de notes de cours.* Département de géomatique appliquée. Université de Sherbrooke. 45 p.
- Bergeron, K. et Cragg, S. (2009) *Encourager le transport actif.* Bulletins n°1 à 8. Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie. Ottawa. 16 p.
- CMDS (2011) *Le plan de mobilité durable en étapes.* [En ligne] <http://www.mobilitedurable.gc.ca/> (Page consultée le 15 mai 2012)
- Chevrot, L. (2012) *Communication personnelle sur les transports alternatifs à Sherbrooke.* Directeur général adjoint de la Société des transports de Sherbrooke. Sherbrooke, 11 mai 2012
- Cole, R., Leslie, E., Donald, M., Cerin, E., Neller, A., et Owen, N. (2008) *Motivational readiness for active commuting by university students: incentives and barriers.* Health Promotion Journal of Australia 19 (3). p.210-215
- Hoffman, N. (2009) *La croissance démographique du Canada et son influence sur l'environnement, de 1956 à 2006.* Statistique Canada. [En ligne] <http://www.statcan.gc.ca/pub/16-002-x/2007001/article/10177-fra.htm> (Page consultée le 2 mai 2012)
- Hunt, J. et Abraham, J.E.. (2007) *Influences on bicycle use.* Transportation 34. p. 453-470

- ISQ (2011) *Perspectives démographiques : âge moyen, âge médian et groupe d'âge modal, selon le sexe, Nord-du Québec et ensemble du Québec*. [En ligne] http://www.stat.gouv.qc.ca/regions/profils/profil10/societe/demographie/pers_d_emo/age_median10.htm (Page consultée le 1er mai 2012)
- Kino Québec. (2000) *Augmentez vos actifs*. Gouvernement du Québec. Secrétaire aux loisirs et aux sports. 24 p.
- Lamalice, C. et Morency, C. (2009) *Définition et mesure de la mobilité durable à l'aide d'indicateurs statiques et dynamiques*. 44^e Congrès de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), 6-8 avril 2009, AQTR, Montréal, 20 p.
- Larsen, J. et Et-Geneidy, A. (2011) *A travail behavior analyses of urban cycling facilities in Montréal Canada*. Transportation Research Part D 16. p. 172-177
- Leigh C., Peterson, J., et Chandra, S. (2009) *Campus Bicycle-parking facility site selection exemplifying provision of and interactive facility map*. Proceedings of the Surveying & Spatial Sciences Institute Biennial International Conference, Adelaide 2009, Surveying & Spatial Sciences Institute, pp. 389-398.
- Lemay, M. (2011) *Conversation personnelle sur les systèmes de transports alternatifs au CHUS et à Sainte-Justine*. Responsable du développement durable au CHUS et au CSSS-IUGS. Sherbrooke, 9 mai 2012
- Loukopoulos, P. (2007) *A classification of travel demand management measures*. In Bamberg, Sebastian et coll. Behaviour theory and soft transport policy measures. Transport Policy 18, p. 228-235
- Malhotra, N. (2007) Conception du questionnaire. *Etudes marketing avec SPSS* (Chapitre 9 p.221-257) Paris, Pearson Education.
- Mamy, E. (2012) *Vocabulaire logistique -- part modale*. [En ligne] <http://www.cat-logistique.com/vocabulaire.htm> (Page consultée le 1 mai 2012)
- Maus, J. (2009) *The frequently asked questions below were developed by the Bicycle Transportation Alliance (BTA) as supporting material for their Idaho Stop Law Proposal*. [En ligne] (Page consultée le 19 août 2012)
- MDDEP (2011) *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2009 et leur évolution depuis 1990*. Québec, Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère. [En ligne] <http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/ges/2009/inventaire1990-2009.pdf> (Page consultée le 4 mai 2012)
- MELS (2011) *Indicateurs de l'éducation. Secteur des politiques, de la recherche et des statistiques*. Montréal, 140 p.
- Mobilité-durable.org (2010) *Le centre de ressources sur la mobilité zéro émission. L'intermodalité, clé de la mobilité durable*. <http://www.mobilite-durable.org/dossier-du-mois/l-intermodalite-cle-de-la-mobilite-durable.html> (Page consultée le 3 mai 2012)

- Morency, C. (2011) *Assistance méthodologique pour le traitement et l'analyse des données des enquêtes Origine-Destination québécoises pour dresser le portrait du vélo au Québec*. Rapport : ville de Longueuil. 17 p.
- Morency, C. (2011) *Assistance méthodologique pour le traitement et l'analyse des données des enquêtes Origine-Destination québécoises pour dresser le portrait du vélo au Québec*. Rapport : région de Sherbrooke. 10 p.
- Moudon-Vernez, A., Lee, C., Cheadle, A.D., Collier, C.W., Johnson, D., Schmid, T.L., et Weather, R.D. (2005) *Cycling and the built environment, a US perspective*. Transportation Research Part D 10. p.245-261
- Nduwimana, G. (2010) *Enquêtes par sondage : avantages et inconvénients*. [En ligne] http://spip.idecburundi.org/IMG/pdf/note_NDUWIMANAx.pdf (Page consultée le 5 juin 2012)
- OCDE (1996) *Vers des transports durable – Points saillants de la conférence et aperçu des enjeux*. Conférence organisée par l'OCDE.24 au 27 mars 1996, OCDE, Vancouver, 206 p.
- Pucher, J., Dill, J., et Hardy, S. (2010) *Infrastructures, programs, and policies to increase bicycling*. An international review. Preventive Medicine 50. p. 106-125
- Robert, C. (2010) *Plan de transport durable pour le cégep de l'Outaouais*. Mémoire de maîtrise, Université de Sherbrooke, Québec, 90 p.
- Rodriguez, D-A. et Joo, J. (2004) *The relationship between non-motorized mode choice and the local physical environment*. Transportation Research Part D 9. p. 151-173
- Wordpress. (2011) *Définition de la perception*. [En ligne] <http://lesdefinitions.fr/perception> (Page consultée le 8 juillet 2012)
- Wordpress. (2012) *Définition du comportement*. [En ligne] <http://lesdefinitions.fr/comportement> (Page consultée le 8 juillet 2012)
- Shannon, T., Giles-Corti, B., Pikora, T., Bulsara, M., Shilton, T., et Bull, F. (2006) *Active commuting in a university setting: Assessing commuting habits and potential for modal change*. Transport Policy 13. p.240-253
- Steinbach, R., Green, J., Datta, J., et Edwards, P. (2011) *Cycling and the city: A case study of how gendered, ethnic and class identities can shape healthy transport choices*. Social Science and Medicine 72. p. 1123-1130
- Stropher, P-R. (2004) *Reducing road congestion: a reality check*. Transport Policy 11. p. 117-131
- Stuckless, J. (2010) *A study of cyclists in Hamilton, Ontario: Perceived availability of cycling facilities and cyclists motivations for cycling*. Open Access Dissertations and Thesis. McMaster University. 117 p.
- Titze, S., Stronegger, W.J., Janschitz, S., et Oja, P. (2008) *Association of built-environment, social-environment and personal factors with bicycling as a mode*

of transportation among Austrian city dwellers. Preventive Medicine 47. p.252-259

Torres, J. et Lewis, P. (2010) *Proximité et transport actif. Le cas des déplacements entre l'école et la maison à Montréal et à Trois-Rivières*. Environnement Urbain, vol. 4, p. 1-15

UMQ (2006) *Politique de mobilité et de transport durable*. 90 p.

UdeS (2008) *Plan d'action de développement durable 2008-2011*. Sherbrooke. 34 p.

UdeS (s.d.) *Réussir 2010-2015*. [En ligne] <http://www.usherbrooke.ca/reussir/fileadmin/sites/reussir/documents/udes-plan-strategique2010-2015-web.pdf> (Page consultée le 1 juin 2012)

Vélo Québec (2004) *Le vélo au centre-ville : Le cas de dix villes en Europe et en Amérique*. 48 p.

Vélo Québec (2010) *L'état du vélo au Québec en 2010*. 14 p.

Ville de Longueuil (s.d.) *Longueuil Plan de développement durable. Dessinons ensemble la ville de Longueuil*. [En ligne] http://longueuil.ca/vw/asp/gabarits/Gabarit_Sans_Titre.asp?ARBO_CATEGORIE_PERE_SEL=73104&ID_CATEGORIE=3104&ID_MESSAGE=37591&CAT_RAC=7 (Page consultée le 3 mai 2012)

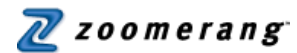
Ville de Longueuil (2012) *Les vélos BIXI rouleront à Longueuil dès demain ! Communiqué de presse* [En ligne] http://www.longueuil.ca/vw/asp/gabarits/gabarit_popup_comm.asp?ID_MESSAGGE=37516&ID_ARROND_COMM=0 (Page consultée le 8 mai 2012)

Ville de Toronto (2008) *Guidelines for the design and management of bicycle parking facilities*. 44 p.

Webster, A. (2012) *Communication personnelle sur les transports actifs*. Vice-recteur au développement durable et aux affaires gouvernementales. Université de Sherbrooke, 11 mai 2012

Wen, L-M., Orr, N., Bindon, J., et Rissel, C. (2005) *Promoting active transport in workplace setting : evaluation of a pilot study in Australia. Health promotion international*, Vol.20, No.2, p.123-133

ANNEXE – 1
SONDAGE



Perceptions et comportements des membres de la communauté de l'Université de Sherbrooke en transport durable



Perceptions et comportements en transports durables

Page 1 - Question 1 - Choice - One Answer (Bullets)

Pour vos déplacements en général, est-ce qu'il vous arrive de choisir un mode de déplacement actif comme la marche ou le vélo?

- ☐ Oui
- ☐ Non

Page 2 - Question 2 - Choice - Multiple Answers (Bullets)[Up To 6 Answers]

Êtes-vous incité à utiliser les modes de déplacement actifs?

- ☐ Oui, par ma famille
- ☐ Oui, par mes amis
- ☐ Oui, par mes collègues
- ☐ Oui, par l'UdeS
- ☐ Non, personne ne m'y incite
- ☐ Autre, précisez

Page 3 - Question 3 - Open Ended - One or More Lines with Prompt

Domicile vers l'UdeS

Pendant une semaine type de mai à octobre, combien de déplacements faites-vous entre votre domicile et l'UdeS grâce à chacun des modes de déplacement ci-dessous?

- Marche
- Vélo
- Patin à roues alignées
- Transport en

- commun
- ☐ Covoiturage
- ☐ Transport interurbain (ex. Limocar)
- ☐ Voiture personnelle
- ☐ Moto ou cyclomoteur
- ☐ Autre, précisez

Page 3 - Question 4 - Open Ended - One or More Lines with Prompt

Pendant une semaine type de novembre à avril, combien de déplacements faites-vous entre votre domicile et l'UdeS grâce à chacun des modes de déplacement ci-dessous?

- ☐ Marche
- ☐ Vélo
- ☐ Transport en commun
- ☐ Covoiturage
- ☐ Transport interurbain (ex. Limocar)
- ☐ Voiture personnelle
- ☐ Autre, précisez

Page 4 - Question 5 - Choice - One Answer (Bullets)

Occupez-vous un emploi à l'extérieur de l'UdeS?

- ☐ Oui
- ☐ Non [Skip to 7]

Page 5 - Question 6 - Open Ended - One or More Lines with Prompt

Lieu de travail vers l'UdeS

Pendant une semaine type de mai à octobre, combien de déplacements faites-vous entre votre lieu de travail et l'UdeS grâce à chacun des modes de déplacement ci-dessous?

- ☐ Marche
- ☐ Vélo
- ☐ Patin à roues alignées
- ☐ Transport en commun
- ☐ Covoiturage
- ☐ Transport interurbain (ex. Limocar)
- ☐ Voiture personnelle
- ☐ Moto ou cyclomoteur
- ☐ Autre, précisez

Pendant une semaine type de novembre à avril, combien de déplacements faites-vous entre votre lieu de travail et l'UdeS grâce à chacun des modes de déplacement ci-dessous?

- ☐ Marche
- ☐ Vélo
- ☐ Transport en commun
- ☐ Covoiturage
- ☐ Transport interurbain (ex. Limocar)
- ☐ Voiture personnelle
- ☐ Autre, précisez

Domicile vers lieu de travail

Pendant une semaine type de mai à octobre, combien de déplacements faites-vous entre votre domicile et votre (autre) lieu de travail grâce à chacun des modes de déplacement ci-dessous?

- ☐ Marche
- ☐ Vélo
- ☐ Patin à roues alignées
- ☐ Transport en commun
- ☐ Covoiturage
- ☐ Transport interurbain (ex. Limocar)
- ☐ Voiture personnelle
- ☐ Moto ou cyclomoteur
- ☐ Autre, précisez

Pendant une semaine type de novembre à avril, combien de déplacements faites-vous entre votre domicile et votre (autre) lieu de travail grâce à chacun des modes de déplacement ci-dessous?

- ☐ Marche
- ☐ Vélo
- ☐ Transport en commun
- ☐ Covoiturage
- ☐ Transport interurbain (ex. Limocar)
- ☐ Voiture personnelle
- ☐ Autre, précisez

Autres déplacements (loisirs, courses, etc.)

Pendant une semaine type de mai à octobre, combien de déplacements faites-vous pour toutes autres raisons grâce à chacun des modes de déplacement ci-dessous?

- ☐ Marche
- ☐ Vélo
- ☐ Patin à roues alignées
- ☐ Transport en commun
- ☐ Covoiturage
- ☐ Transport interurbain (ex. Limocar)
- ☐ Voiture personnelle
- ☐ Moto ou cyclomoteur
- ☐ Autre, précisez

Pendant une semaine type de novembre à avril, combien de déplacements faites-vous pour toutes autres raisons grâce à chacun des modes de déplacement ci-dessous?

- ☐ Marche
- ☐ Vélo
- ☐ Transport en commun
- ☐ Covoiturage
- ☐ Transport interurbain (ex. Limocar)
- ☐ Voiture personnelle
- ☐ Autre, précisez

Si vous pouviez utiliser un mode de déplacement actif, lequel privilégieriez-vous pour vous rendre à l'UdeS pendant une semaine type de mai à octobre? (Réponses multiples)

- ☐ Marche
- ☐ Vélo
- ☐ Patin à roues alignées
- ☐ Planche à roulettes
- ☐ Aucun
- ☐ Autre, précisez

Si vous pouviez utiliser un mode de déplacement actif, lequel privilégieriez-vous pour vous rendre à l'UdeS pendant une semaine type de novembre à avril? (Réponses multiples)

- ☐ Marche
- ☐ Vélo
- ☐ Ski de fond/raquette
- ☐ Aucun

☐ Autre, précisez

Page 9 - Question 14 - Choice - Multiple Answers (Bullets)[Up To 11 Answers]

Qu'est-ce qui vous empêche d'utiliser davantage les modes de déplacement actifs pour vos déplacements vers l'UdeS? (Réponses multiples)

- ☐ Ma condition physique ne me le permet pas.
 - ☐ Je dois conduire les enfants à l'école ou au CPE.
 - ☐ J'ai des arrêts intermédiaires à faire sur le trajet.
 - ☐ Je fais des courses avant ou après le travail.
 - ☐ J'ai besoin de mon véhicule pendant la journée de travail à des fins professionnelles.
 - ☐ J'ai besoin de mon véhicule pendant la journée pendant la journée pour mes loisirs.
 - ☐ Le trajet est trop long.
 - ☐ Le trajet n'est pas sécuritaire.
 - ☐ Je n'ai pas suffisamment de temps.
 - ☐ Je n'aurais plus l'occasion de retourner chez moi pour le dîner.
 - ☐ Je dois transporter des objets encombrants.
 - ☐ Je préfère prendre ma voiture.
 - ☐ Je préfère faire du covoiturage (avec ma conjointe ou autre personne).
 - ☐ Je préfère prendre le transport en commun.
 - ☐ J'effectue tous mes déplacements en transport actif.
 - ☐ Autre, précisez
-

Quelles actions pourraient être entreprises au niveau municipal pour vous encourager à utiliser les modes de déplacement actifs pour vous rendre à l'UdeS? Veuillez choisir un maximum de 3 options en commençant par la plus importante.

Infrastructure cyclable menant à l'UdeS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Infrastructure piétonne (passages piétonniers, trottoirs, etc.) pour vous rendre à l'UdeS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Infrastructure entre le campus principal et le Parc Innovation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avoir accès à un trajet agréable (quiétude, esthétique)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Éducation et sensibilisation des piétons	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Éducation et sensibilisation des cyclistes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Éducation et sensibilisation des automobilistes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meilleure intermodalité (supports à vélo sur tous les autobus, espaces sécurisés à vélo près des abris-bus, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Augmentation du coût de l'essence	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sécurité des déplacements à pied ou à vélo aux alentours du campus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Supports à vélo sur les autobus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Espaces sécurisés à vélo près des abris-bus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aucune mesure ne peut m'inciter à utiliser un mode de déplacement actif	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autres mesures	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Lorsque vous effectuez un déplacement en mode actif pour vous rendre à l'UdeS, le considérez-vous comme étant sécuritaire? (Réponses multiples)

- ☐ Oui, je me sens en sécurité lorsque j'effectue un déplacement en mode actif.
- ☐ Je n'effectue jamais de déplacement en mode actif vers l'UdeS.
- ☐ Non, il y a une trop grande densité de circulation routière.
- ☐ Non, les limites de vitesse sont trop élevées.
- ☐ Non, il manque de passages pour piétons et cyclistes.
- ☐ Non, les infrastructures cyclables ou piétonnes inadéquates.
- ☐ Non, l'éclairage est inadéquat.
- ☐ Non, précisez la difficulté rencontrée ou appréhendée

Comment pensez-vous que l'UdeS devrait favoriser les modes de déplacement actifs? Veuillez choisir un maximum de 5 options en commençant par la plus importante.

Ajout de supports à vélo près de votre pavillon	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aménagement de stationnements à vélo sécurisés couverts et éclairés	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aménagement de douches et de casiers dans votre pavillon ou près de votre pavillon	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Libre accès aux douches du Pavillon Univestrie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Installation de séchoirs à cheveux	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cours de mécanique de base offerts aux cyclistes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aménagement de voies publiques pour les cyclistes sur le campus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aménagement de voies publiques pour les piétons sur le campus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Campagne d'information	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avoir accès à un véhicule disponible sur le campus à des fins professionnelles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Accès à un tarif de stationnement occasionnel préférentiel pour les gens utilisant les modes de déplacement actifs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mise en place d'un programme de récompense et de concours	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Une garantie de retour en taxi en cas d'urgence	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Augmentation de l'offre d'activités socioculturelles sur l'heure du dîner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Augmentation de l'offre d'activités sportives sur l'heure du dîner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Augmentation de l'attractivité des aires de restauration sur le campus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ce n'est pas le mandat de l'UdeS d'intervenir dans cette sphère	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Seriez-vous prêt à payer pour un espace à vélo privé et sécurisé à l'UdeS?

- ☐ Non
- ☐ Oui, 25 \$ et moins par année
- ☐ Oui, entre 26 et 50 \$ par année
- ☐ Oui, entre 51 et 75 \$ par année
- ☐ Oui, entre 76 et 100 \$ par année

- ☐ Oui, plus de 100 \$ par année

Page 12 - Question 19 - Choice - One Answer (Bullets)[Up To 7 Answers]

Que pensez-vous du système de vélo libre-service du Campus principal de l'UdeS?

- ☐ Je ne savais pas que ça existait.
☐ Il devrait y avoir davantage de bicyclettes disponibles.
☐ Il devrait y avoir une plus grande promotion de ce service.
☐ Le service devrait être disponible l'hiver.
☐ Le service convient parfaitement à mes besoins.
☐ Le service devrait être offert aux autres campus.
☐ Le service devrait comprendre des vélos électriques.
☐ Autre, précisez
-

Page 12 - Question 20 - Choice - Multiple Answers (Bullets)

Est-ce qu'une coopérative de vélos devrait être instaurée à l'UdeS? (Réponses multiples)

- ☐ Non, ce ne serait d'aucune utilité
☐ Oui, pour gérer les prêts de vélos
☐ Oui, pour offrir des services de réparation
☐ Oui, pour offrir des ateliers de mécanique vélo
☐ Je ne sais pas
☐ Autre, précisez
-

Page 13 - Question 21 - Open Ended - Comments Box

Avez-vous des idées de slogan pour promouvoir les modes de déplacement actifs?

Page 13 - Question 22 - Open Ended - Comments Box

Si vous avez des commentaires quant aux transports actifs, veuillez les inscrire ici:

Page 14 - Question 23 - Choice - One Answer (Bullets)

Fréquentez-vous principalement l'UdeS en tant qu'étudiant ou employé?

- ☐ Étudiant
☐ Employé [Skip to 43]

Page 15 - Question 24 - Choice - One Answer (Bullets)

Quel campus fréquentez-vous principalement?

- ☐ Campus principal [Skip to 26]
☐ Campus de la santé [Skip to 26]

- ☐ Campus de Longueuil

25 - Choice - One Answer (Drop Down)

Quel est votre groupe d'âge?

- ☐ Moins de 20 ans
- ☐ 20-24 ans
- ☐ 25-29 ans
- ☐ 30-34 ans
- ☐ 35-39 ans
- ☐ 40-44 ans
- ☐ 45-49 ans
- ☐ 50-54 ans
- ☐ 55-59 ans
- ☐ 60-64 ans
- ☐ Plus de 65 ans

26 - Choice - One Answer (Bullets)

Quel est votre sexe?

- ☐ Féminin
- ☐ Masculin

27 - Choice - One Answer (Bullets)

Quelle est votre catégorie principale de personnel?

- ☐ Personnel de soutien
- ☐ Chargé de cours
- ☐ Professeur
- ☐ Personnel professionnel
- ☐ Personnel-cadre

28 - Choice - One Answer (Drop Down)

Quel service ou faculté fréquentez-vous principalement?

- ☐ Administration [Skip to 67]
- ☐ CUFE [Skip to 67]
- ☐ CUFG [Skip to 67]
- ☐ Droit [Skip to 67]
- ☐ Éducation [Skip to 67]
- ☐ Éducation physique et sportive [Skip to 67]
- ☐ Génie [Skip to 67]
- ☐ Lettres et sciences humaines [Skip to 67]
- ☐ Médecine et sciences de la santé [Skip to 67]
- ☐ Sciences [Skip to 67]
- ☐ Théologie et études religieuses [Skip to 67]
- ☐ Agence des relations internationales [Skip to 67]
- ☐ Bureau de la registraire [Skip to 67]
- ☐ Campus de Longueuil [Skip to 67]
- ☐ Centre culturel [Skip to 67]
- ☐ Secrétariat à l'évaluation périodique [Skip to 67]

- ☐ Services à la vie étudiante [Skip to 67]
- ☐ Service d'appui à la recherche, à l'innovation et à la création [Skip to 67]
- ☐ Service de soutien à la formation [Skip to 67]
- ☐ Service des bibliothèques et archives [Skip to 67]
- ☐ Service des communications [Skip to 67]
- ☐ Service des immeubles [Skip to 67]
- ☐ Service des ressources humaines et financières [Skip to 67]
- ☐ Service des relations avec les diplômées et diplômés [Skip to 67]
- ☐ Service des stages et du placement [Skip to 67]
- ☐ Service des technologies de l'information [Skip to 67]
- ☐ Service du sport et de l'activité physique [Skip to 67]
- ☐ Bureau de la protectrice des droits des étudiant(e)s [Skip to 67]
- ☐ Rectorat [Skip to 67]

29 - Choice - One Answer (Drop Down)

Quel est votre groupe d'âge?

- ☐ Moins de 20 ans
- ☐ 20-24 ans
- ☐ 25-29 ans
- ☐ 30-34 ans
- ☐ 35-39 ans
- ☐ 40-44 ans
- ☐ 45-49 ans
- ☐ 50-54 ans
- ☐ 55-59 ans
- ☐ 60-64 ans
- ☐ Plus de 65 ans

30 - Choice - One Answer (Bullets)

Quel est votre sexe?

- ☐ Féminin
- ☐ Masculin

31 - Choice - One Answer (Drop Down)

Quel est votre principal domaine d'études?

- ☐ Sciences de la santé
- ☐ Sciences pures
- ☐ Sciences appliquées
- ☐ Lettres
- ☐ Droit
- ☐ Sciences de l'éducation
- ☐ Administration
- ☐ Arts
- ☐ Études plurisectorielles

32 - Choice - One Answer (Drop Down)

Quelle faculté fréquentez-vous principalement?

- ☐ Administration
- ☐ CUFE
- ☐ CUFG
- ☐ Droit
- ☐ Éducation
- ☐ Éducation physique et sportive
- ☐ Génie
- ☐ Lettres et sciences humaines
- ☐ Médecine et sciences de la santé
- ☐ Sciences
- ☐ Théologie et études religieuses

33 - Choice - One Answer (Bullets)

Quel est votre régime d'inscription? Si votre statut n'était pas le même aux deux sessions, choisissez le statut qui implique le plus grand nombre de déplacements vers l'un des campus de l'UdeS.

- ☐ Temps complet
- ☐ Temps partiel
- ☐ En rédaction

34 - Choice - One Answer (Bullets)

Quel est votre ordre d'enseignement?

- ☐ 1er cycle
- ☐ 2e cycle
- ☐ 3e cycle
- ☐ Université de troisième âge

35 - Open Ended - Comments Box

Quel était votre code postal lors du trimestre d'automne et d'hiver?

ANNEXE – 2

INCITATIONS AUX MODES DE DEPLACEMENT ACTIFS

*#2. Êtes-vous incité à utiliser les modes de déplacement actifs?
Autre, précisez*

« Employeur »

198- employeur
208- oui par mon employeur

« Personne »

140- Je ne suis pas incité par personne, et en plus aucune promotion n'est visible tel que des publicités ou autre mise en place soit par le gouvernement ou même par l'université. Ces moyens aideraient à changer la mentalité des gens.
179- Je dirais: Toutes ces réponses. Personne ne m'y incite, mais tout mon entourage le fait, et mon action encourage les autres, qui m'encouragent ensuite...
312- personne et tout le monde

« Conditions physiques/désagréments physiques »

132- Plus pratique parfois, mais la fatigue m'en enlève le goût...
148- J'ai une condition lombaire qui permet difficilement les déplacements actifs.
220- Je suis légèrement handicapée
252- Déjà été dans la passé. Pourrais l'être si je n'arrivais pas aussi en sueur.

« Doit reconduire les enfants »

207- J'aimerais mais avoir 4 enfants nécessitent ma voiture
242- c'est difficile puisque j'ai 4 enfants

« Besoin de mon véhicule pendant la journée »

231- Je dois obligatoirement utiliser mon véhicule
254- J'y suis déjà sensibilisée. C'est plus souvent en lien avec les autres déplacements que je dois effectuer le midi ou en fin d'après-midi et qui nécessite une automobile

« Société »

171- La société, les campagnes de sensibilisation
284- par la société...importance d'un exercice physique
306- ville et opinion générale

« Manque d'infrastructures »

18- le manque de place de stationnement à l'UdeS
 72- j'ai déjà utilisé le vélo durant l'été mais pas de douche dans ma batisse...
 76- pistes cyclables
 82- parce que je n'ai pas d'auto
 130- oui, mais l'accès au CHUS est plutôt dangereux. S'il y avait une piste cyclable sécuritaire je serais intéressée à prendre le vélo pour m'y rendre.
 131- Distances, infrastructures inadaptées, ville traîne la patte depuis des années
 170- A montréal, parce que c'est moins compliqué
 191- CE N'EST PAS PRATIQUE EN RAISON DES TRAJETS À PARCOURIR
 267- La difficulté de trouver un stationnement en ville
 270- oui, mais ils manquent une piste cyclable pour se rendre à l'université

« Sans véhicule »

6- Je ne conduis pas de voiture
 107- Ne possède pas d'auto
 194- je n'ai pas de voiture
 230- pas de véhicule
 286- Je n'ai pas d'auto personnelle et je marche ou prends le transport en commun depuis toujours.
 308- par la nécessité. Pas de voiture, donc déplacements à pied ou autobus
 311- je n'ai pas de voiture

« Distance favorable »

126- motivation personnelle, proximité des déplacements
 20- mon logement est trop près de l'université pour que prendre l'autobus en vaille la peine
 35- distance
 81- choix familial de n'avoir qu'une voiture et habiter près
 162- a proximité (à pied)
 196- J'habite près de l'université.
 204- La position de mon appartement
 238- Notre résidence est à proximité de notre lieu de travail. Le coût de l'essence et du stationnement à l'UdeS sont aussi de bons incitatifs.
 69- Le temps, quand c'est près et plus rapide.

« Distance défavorable »

8- Demeurant à l'extérieur
 14- aucun transport en commun où je demeure
 16- J'aimerais bien mais la distance est trop grande
 21- La nature de mon travail fait que personne ne m'incite à utiliser ce mode de déplacement...je ne suis pas de la région de Sherbrooke...
 25- j'aimerais y participer, mais j'habite en région rurale, donc c'est impossible pour moi
 29- difficile où j'habite, loin de tout
 35- distance
 39- Aucun transport alternatif n'est disponible dans ma communauté.
 45- non, car il n'y a pas d'autobus qui passe devant ou près de chez moi, et je dois faire 30 mins d'auto par l'autoroute pour me rendre au CHUS.
 51- J'habite à 87km de Sherbrooke

54- Je vis à l'extérieur de Sherbrooke
 58- J'habite loin des transports en commun et de mon travail à pied
 63- Je demeure en campagne où il n'existe aucun mode de transport en commun et la distance de ma résidence à l'Université est trop grande pour la marche ou le vélo.
 67- Pas tellement. J'habite en banlieue. Le vélo ou la marche serait difficile pour me déplacer en général.
 70- Je demeure à 30 Kilomètre du CHUS
 84- Je demeure à l'extérieur de la ville, il n'y a pas de transport en commun.
 88- Je demeure un peu trop loin de l'Université
 89- je ne peux pas j'habite en campagne à 20 min de l'U de S
 90- Je ne peux marcher j'habite à Granby
 91- Je demeure à l'extérieur de Sherbrooke
 92- je demeure à l'extérieur de Sherbrooke
 98- Je demeure à l'extérieur de la ville
 101- je reste à la campagne: je fais du vélo pour le plaisir mais je ne peux faire mes emplettes autrement qu'en utilisant l'auto!
 103- J'habite en dehors de la ville de Sherbrooke. Il m'est donc difficile de me déplacer en vélo ou à pied parce qu'il n'y a rien de proche. De plus, je ne peux pas prendre l'autobus (STS) puisqu'il n'y a pas ce service où je demeure.
 104- oui, mais habitant à 35 km de mon lieu de travail c'est difficile de le faire
 108- je n'habite pas à Sherbrooke
 111- Je dois me déplacer en auto car j'habite à la campagne.
 112- J'habite à 80 km du CHUS - FMSS
 117- Habite trop loin
 118- trop loin
 119- oui, mais je demeure trop loin
 128- Je demeure à l'extérieur de Sherbrooke
 131- Distances, infrastructures inadaptées, ville traîne la patte depuis des années
 142- Je vis à l'extérieur de Sherbrooke
 147- Je reste à l'extérieur du campus et je ne peux pas vraiment faire ce que je dois faire à pied ou en vélo (non sens pour ma réalité)
 159- Je dois me déplacer de St-Jean-sur-Richelieu, donc pas possible de le faire à pied ou à vélo
 160- J'habite trop loin
 164- J'habite à 1h de l'université en voiture donc je ne peux pas marcher ou prendre mon vélo pour m'y rendre...
 168- Non, je demeure plus de 30 km de UdS
 173- Distance trop grande
 174- la distance est trop grande
 175- J'habite à 40km de l'U
 186- de l'exterieur de la ville de Sherbrooke, c'est difficile
 190- J'habite trop loin de l'Université
 191- CE N'EST PAS PRATIQUE EN RAISON DES TRAJETS À PARCOURIR
 192- je demeure à + de 18 km de mon travail
 202- habitant en milieu rural, à bonne distance du travail, il m'est difficile d'utiliser d'autres modes de déplacement.
 206- Comme je vis à l'extérieur de Sherbrooke, j'ai besoin d'un moyen de transport pour m'y rendre
 214- Non, car j'habite à 45 minutes de l'UdeS, en campagne
 215- Je me déplace activement lorsque je le peux. Mais je ne peux pas faire Magog-Sherbrooke à la marche à tous les jours!
 219- je suis très préoccupé par des déplacements actifs mais quand nous demeurons à plus de 30 km de l'UdeS la chose est plus compliquée.

223- j'habite à plus de 40 min en voiture du campus longueuil il est difficile pour moi de me déplacer en vélo. Cependant si j'habitais près du campus c'est à vélo que j'irais

226- je suis consciente de la valeur d'utiliser ces modes même s'il est impossible de le faire de mon lieu d'habitation

237- Non, je demeure en campagne.

239- J'habite à ± 40 km du travail

240- Je demeure à Magog, c'est un peu loin pour la marche ou en vélo.

241- J'habite trop loin.

244- j'habite trop loin des campus

250- J'habite à Magog et travaille à l'UDS

253- Je dois utiliser ma voiture puisque je demeure à 25 km de l'UdeS

275- Je demeure à l'extérieur de Sherbrooke. Le transport actif ne correspond pas à ma réalité quant à la distance que j'ai à parcourir.

280- Meme si je n'en fais pas souvent. Cest parce que je suis loin de tous les services. Jutilise le transport en commun

282- non,je demeure trop loin de Sherbrooke

293- Non, car j'habite en campagne

295- Je réside trop loin pour y aller à vélo mais je prends les transports collectifs

305- les distances sont trop importantes

309- j'habite loin des services

316- Je demeure à 30 km de la ville avec pas de transport en commun vers Sherbrooke

« Température »

41- Oui, par la température

71- Par la belle température

« Incitatifs financiers »

2- incitatif financier à stationner plus loin. Marche de 15 minutes

7- Pour faire des économies

24- Raisons personnelles: monétaires et de santé

36- Pour économiser de l'argent

55- Par économie

113- Pour la forme physique et les avantages monétaire

120- gratuité des autobus de la ville pour les étudiants

188- Coût élevé pour le stationnement

195- par le coût de l'essence

238- Notre résidence est à proximité de notre lieu de travail. Le coût de l'essence et du stationnement à l'UdeS sont aussi de bons incitatifs.

278- diminution cout versus automobile

52- le prix et l'imminente rareté de la ressource

« Organismes et organisations externes »

68- Par les organismes de sensibilisation environnementale

74- école de ma fille

99- Oui, par la sensibilisation offerte par des organisations environnementalistes

151- Co-voiturage (Amigo-Express)

152- Amigo Express

- 182- les mouvements écologiques
- 210- Organismes environnementaux
- 222- Défi Climat
- 245- Jeunes en Mouvement Brome-Missisquoi

Service de transport en commun favorable

- 5- carte STS employé udes
- 97- Réseau de bus pas assez pratique
- 120- gratuité des autobus de la ville pour les étudiants
- 265- Oui, transport en commun (bus) gratuit pour les étudiants
- 280- Même si je n'en fais pas souvent. C'est parce que je suis loin de tous les services. J'utilise le transport en commun
- 286- Je n'ai pas d'auto personnelle et je marche ou prends le transport en commun depuis toujours.
- 295- Je réside trop loin pour y aller à vélo mais je prends les transports collectifs
- 300- La présence d'autobus du STS près de chez moi
- 308- par la nécessité. Pas de voiture, donc déplacements à pied ou autobus
- 316- Je demeure à 30 km de la ville avec pas de transport en commun vers Sherbrooke

« Service de transport en commun inadapté »

- 11- Parce que je rate l'autobus ou il n'est pas disponible à l'heure que je voudrais l'utiliser
- 14- aucun transport en commun où je demeure
- 28- Par les horaires de bus non adaptés à mes besoins
- 45- non, car il n'y a pas d'autobus qui passe devant ou près de chez moi, et je dois faire 30 mins d'auto par l'autoroute pour me rendre au CHUS.
- 58- J'habite loin des transports en commun et de mon travail à pied
- 63- Je demeure en campagne où il n'existe aucun mode de transport en commun et la distance de ma résidence à l'Université est trop grande pour la marche ou le vélo.
- 84- Je demeure à l'extérieur de la ville, il n'y a pas de transport en commun.
- 103- J'habite en dehors de la ville de Sherbrooke. Il m'est donc difficile de me déplacer en vélo ou à pied parce qu'il n'y a rien de proche. De plus, je ne peux pas prendre l'autobus (STS) puisqu'il n'y a pas ce service où je demeure.
- 145- par le fait que les bus ne passent pas régulièrement
- 155- souvent par le manque de service de la sts... pas le choix...
- 212- Lorsque je manque l'autobus
- 249- non, l'autobus ne passe pas sur l'heure du midi, dans mon secteur

« Médias, publicités, etc. »

- 4- Les médias en parlent beaucoup.
- 23- pub pour garder la forme
- 31- médias et reportages
- 37- Publicité
- 44- Journaux
- 47- Reportages
- 50- les affiches publicitaires
- 79- Les médias et la santé publique
- 114- Publicités (radio particulièrement)

134- Pub tv
139- Publicité pour la bonne forme physique
156- Campagnes de sensibilisation (environnement, santé physique)
171- La société, les campagnes de sensibilisation
197- Médias
228- medias
263- médias
302- médias, conscience écologique
317- publicité, télévision

« Conjoint/conjointe »

43- mon chum
65- Moi et mon amoureux
80- Ma blonde
137- Oui, par mon conjoint
138- mon copain
150- mon chum
169- petite amie
172- Mon copain
218- Mon copain
235- Mon conjoint
262- mon épouse
264- Mon conjoint
296- mon conjoint

« Amélioration de la santé »

12- Nécessité de faire de l'exercice de santé
24- Raisons personnelles: monétaires et de santé
27- Oui, par mes préoccupations liées à la santé et à l'environnement
33- Je le fais pour ma santé et l'environnement
49- pour la santé
57- intérêt personnel (santé)
73- Oui, par moi-même (responsabilité envers ma santé et l'environnement)
75- Ma santé
113- Pour la forme physique et les avantages monétaire
125- Moi-même, santé
133- Oui, par soucis environnemental et santé
135- pour l'environnement et ma santé
157- santé publique
177- Motivation intrinsèque (environnement, santé)
213- personnellement pour ma forme physique
216- Par mon embonpoint débutant...
236- Par moi même et mes lectures en santé!
271- Je me préoccupe de ma santé
276- Par mes propres convictions et valeurs, de même que pour l'activité physique.
279- Oui, pour la santé et la forme
281- par moi-même pour prendre l'air et ma santé
284- par la société...importance d'un exercice physique
289- pour faire des exercices
297- médecins
298- par le docteur

301- L'ambition d'être en santé
303- Santé
304- Santé

« Par moi-même/choix personnel »

1- oui par moi-même
3- moi-même
10- par moi même à l' aide de mon vélo et par la marche
13- Je suis depuis longtemps sensibilisée à ce mode de transport.
15- Initiative personnelle
19- par moi-même
22- Je le fais par habitude
24- Raisons personnelles: monétaires et de santé
27- Oui, par mes préoccupations liées à la santé et à l'environnement
30- oui, par moi!
32- par moi-même
33- Je le fais pour ma santé et l'environnement
38- Valeur personnelle pour la marche
40- J'y crois personnellement!
42- moi même
46- Par moi-même
48- Choix personnel
53- moi-même
56- parce que j'ai l'environnement à coeur
57- intérêt personnel (santé)
59- c'est un mode de vie déjà bien intégré
60- Mes propres convictions, voyons!
61- oui par moi-même
62- ma conscience m'y incite !
64- par moi-même
65- Moi et mon amoureux
73- Oui, par moi-même (responsabilité envers ma santé et l'environnement)
77- Convictions Personnelles
78- Je me motive!
83- Oui moi même lorsque possible
85- par moi-même
86- j'aime bien être active
87- moi même...
94- Oui, par moi-même...
95- Oui, je le fais de mon propre chef
96- Oui, par moi-même
100- moi-même
102- Oui, par moi-même
105- Je m'y efforce moi-même.
106- décision personnelle
109- Moi-même
110- ma conscience
115- C'est un choix personnel basé sur mon expertise
116- par moi-même
121- Je demeure à 10 minutes à pied de mon travail, par choix
122- Je m'incite moi-même mouahaha
123- Je marche pour me rendre au travail
124- c'est une habitude de marcher
125- Moi-même, santé

126- motivation personnelle, proximité des déplacements
 127- OUI PAR MOI-MÊME
 133- Oui, par soucis environnemental et santé
 135- pour l'environnement et ma santé
 141- par moi meme
 144- c'st une motivation personnelle ,ma famille m'encourage, mais ne m'y incite pas
 146- par ma motivation intrinsèque à prendre plaisir à bouger!
 153- ma conscience verte
 154- Moi
 161- moi-même
 166- Par moi-même
 177- Motivation intrinsèque (environnement, santé)
 178- moi
 180- par moi-même
 181- Par moi-même
 183- oui désir personnel
 184- Moi-même
 185- Par moi-même
 187- défi personnel
 189- par moi-même
 193- Par moi-même, je veux m'y mettre cette année
 199- Par moi-même
 200- moi-même
 203- par moi-même!
 205- mais j'y pense sérieusement par moi-même
 209- oui, par ma conscience éco-responsable
 211- ma propre conscience
 217- par moi même
 225- pour le plaisir
 227- par moi-même, je préfère bouger.
 229- Moi-même
 232- Moi-même!
 233- par moi-même
 234- Par moi-même
 236- Par moi même et mes lectures en santé!
 243- Par moi-même
 246- moi-meme
 247- Oui, par moi-même
 248- "par moi-même" suffit
 251- je m'incite moi-même
 255- moi-même
 256- oui, car je suis en kinésiologie
 260- Pas besoin, je le fais par moi-même
 261- par moi-même
 266- Je m'incite moi-même
 268- moi-même
 269- moi
 272- Je m'incite moi-même à le faire.
 274- Je m'incite tout seul.
 276- Par mes propres convictions et valeurs, de même que pour l'activité physique.
 277- par moi
 281- par moi-même pour prendre l'air et ma santé
 285- Par initiative personnel
 287- pas vraiment, ça prend datavage sa propre volonté
 288- Oui, par moi

292- Convictions personnelles
294- Oui, par moi-même
299- Moi-même
307- par moi-même
310- Par moi même
314- Oui, par moi-même
315- Oui, par moi-même

« Autres »

17- Par obligation
26- UdS n'incite pas, mais favorise par 'rack' à vélo
34- covoiturage pour le travail
52- le prix et l'imminente rareté de la ressource
66- pas incité, mais encouragé
93- Non, pcq je le fais aussi souvent que je peux, mais en général (question1), je ne peux pas.
129- par l'UdeS à Sherbrooke, mais pas à Longueuil
136- déplacement pour mon travail
143- Pas possible pour mon travail.
149- Je choisis de ne pas utiliser ces modes de déplacements
158- Oui mais pas d'opportunités
163- je prends mes marches tous les jours dans mon secteur
167- Je n'ai pas besoin qu'on m'y incite
176- Oui mais pas pour le travail
201- Oui, par ancienne collègue, le midi
224- Pour l'environnement
257- Pas le choix!
258- pas intéressé
259- occasionnellement
273- Je choisis ce mode lorsque possible
290- conflit horaire
291- Rien de concret
313- à l'occasion pour mon plaisir, pour me tenir en forme

ANNEXE – 3

DÉPLACEMENTS DOMICILE-UDES MAI A OCTOBRE

#3. Pendant une semaine type de mai à octobre, combien de déplacements faites-vous entre votre domicile et l'UdeS grâce à chacun des modes de déplacement ci-dessous?

Autre, précisez

« Distance défavorable »

32- J'habite Stoke, il n'y a pas encore de service d'autobus et un peu long pour le faire en vél

191- je demeure en dehors des limites de Sherbrooke

1735- Si vous justifiez vos sondages aux 60 % des profs à votre emploi qui demeurent hors Sherbrooke ?

2051- Je n'habite pas à Sherbrooke durant l'été

3327- J'habite à Drummond et les bus vers Sherbrooke sont rares et non ajustés aux horaires de cours !

« Course à pied »

187- course à pied pour le plaisir

2081- 2, jogging

2381- course. 30

« Transport en commun/adapté »

318- transport adapté

602- bus de la ville

680- métro à Longueuil (tous les déplacements aux cours)

2138- taxi (5 fois)

2334- navette fournie par le CHUS: 2 fois/jour et 5 jrs/sem à la FMSS

2779- taxi

« Combinaison transport actif et transport en commun »

1385- combinaison marche et transport en commun (3x)

1421- Toujours mixte...Ex: autobus aller-retour avec vélo idem avec marche

1455- 5 : Marche vers transport en commun et au retour.

2261- Aller : 1/2 à pied, 1/2 en autobus. Revenir: à pied

3389- Quand j'utilise le bus, je fais une partie du trajet à pied, puis je continue en utilisant le bus

« Autre mode de transport actif »

279- 1, longboard

371- Marche entre les arrêts

1089- je suis retraité mais marche une heure par jour
1164- vélo quelque fois dans l'été (environ 5 fois)
1281- En ce moment, je n'ai pas de cours à l'UdeS, mais cette dernière fait partie de mon circuit de marche habituel
2407- 2-Monocycle
3233- 2 longboard
991- J'utilise parfois le vélo et le transport interurbain, mais pas nécessairement à toutes les semaines

« Voiture »

452- Voiture familiale (10 déplacements)
1871- location auto 2/mois
2270- Location de voiture pour me rendre à Montréal
2972- 1 à 2 fois par mois auto suivie de marche pour ne pas me stationner dans un stationnement payant

« Communauto/covoiturage »

701- Communauto électrique 0 à 1
1946- Les déplacements avec ma voiture dépendent du covoiturage.
2003- j'aimerais grandement covoiturer
2188- avec mon conjoint qui travail au chus aussi
2552- je covoiture avec mon conjoint à tous les jours, nous travaillons au même endroit avec le même horaire

« Transport interurbain »

991- J'utilise parfois le vélo et le transport interurbain, mais pas nécessairement à toutes les semaines

« Habite sur le campus »

339- je réside à l'UdeS

« Autres »

1800- Autre
2348- je travaille 3 jours / semaine
2472- Noter que je demeure à Mtl et étudie à Longueuil
2796- c'est plutôt mai-juin-juillet-août...

ANNEXE – 4

DÉPLACEMENTS DOMICILE-UEDES NOVEMBRE A AVRIL

#4. Pendant une semaine type de novembre à avril, combien de déplacements faites-vous entre votre domicile et l'UdeS grâce à chacun des modes de déplacement ci-dessous?

Autre, précisez

« Distance défavorable »

189- pas de transport en commun disponible ou je demeure
811- Je ne suis pas à Sherbrooke
1160- Aucun, je demeure dans une autre ville
2850- je viens de l'extérieur, je n'ai pas le choix

« Course à pied »

185- course à pied pour le plaisir
2082- 2, jogging

« Transport en commun/adapté »

317- transport adapté
676- métro à Longueuil (tous les déplacements aux cours)
1049- Si mauvais emps autobus de 0 à 3 fois
1700- Transport en commun
2138- taxi (10 fois)
3483- 2 (taxis)

« Combinaison transport actif et transport en commun »

1380- combinaison marche et transport en commun (4x)
2201. Le transport en commun est utilisé seulement en cas de tempête grave ou de blessure, sinon, vélo!
2263- Aller : 1/2 à pied, 1/2 en autobus. Revenir: à pied
3600- Souvent, je fais une partie du trajet à pied, puis je continue en utilisant le bus

« Autre mode de transport actif »

1085- je suis retraité mais marche une heure par jour
1281- En ce moment, je n'ai pas de cours à l'UdeS, mais cette dernière fait partie de mon circuit de marche habituel
1669- 4 fois = voiture personnelle et marche pour me rendre à l'UdeS

« Voiture »

756- Voiture familiale (10 déplacements)
1669- 4 fois = voiture personnelle et marche pour me rendre à l'UdeS
2272- Location de voiture pour me rendre à Montréal
2968- 1 à 2 fois par mois auto suivie de marche pour ne pas me stationner dans un stationnement payant

« **Communauto/covoiturage** »

252- 2 - Communauto
2190- avec conjoint
2552- je covoiture avec mon conjoint à tous les jours, nous travaillons au même endroit avec le même horaire

« **Transport interurbain** »

2390- Utilisation occasionnelle de Limocar

« **Habite sur le campus** »

338- je réside à l'UdeS

« **Autres** »

1469- à compter de 2011, j'ai abandonné le transport en commun-hrs incompatibles

ANNEXE – 5

DÉPLACEMENTS LIEU DE TRAVAIL-UDES MAI A OCTOBRE

#6. Pendant une semaine type de mai à octobre, combien de déplacements faites-vous entre votre lieu de travail et l'UdeS grâce à chacun des modes de déplacement ci-dessous?

Autre, précisez

« Modes de déplacements autres »

95- minorité avec la voiture de mon copain
164- métro, autobus (tous les déplacements au travail-5 jours semaine x 2)
702- Impossible pour moi de ne pas conduire, j'habite 1 heure de distance de l'UdeS
818- auto

« Travail à domicile »

483- A la maison
757- je travaille chez moi
786- Bureau à domicile
805- travail à domicile
933- aucun - travail à la maison

« Aucun déplacement entre l'UdeS et le domicile »

34- je ne travaille pas pendant les journées de cours
104- Je n'ai pas à me déplacer de mon lieu de travail vers l'UdeS
159- pas de session d'été
273- Aucun, je demeure dans une autre ville
448- ça n'arrive pas
455- Travail dans une autre ville, donc pas de déplacement vers UdeS
537- je ne vais pas à l'Université durant cette période
554- Je ne me déplace pas entre mon travail et l'UdeS
587- Je travaille, mais je suis au Lac-St-Jean, donc je ne vais pas à l'école durant cette période
679- N.A
682- Je ne me déplace jamais entre mon travail et l'UDES
742- je ne fais jamais le parcours travail et UdeS
769- Mon travail est à l'extérieur de Sherbrooke et la fin de semaine. Je n'ai donc pas besoin de me déplacer de mon travail à l'U de S
819- Aucun, mon travail est à Saint-Hyacinthe durant la fds
828- Aucun, sauf UTA
865- non applicable - retraité
890- 0 = Travail seulement les jours ou je ne vais pas à l'UdeS
934- Cours à distance

« Hors Sherbrooke/Longueuil »

192- je ne suis pas à Sherbrooke
246- Je travaille au Mont Orford
276- travail à Montréal pour l'été

667- Mon emploi est à Laval
700- Je suis en stage à l'extérieur
842- Je travaille à Québec

« **Autres** »

161- <1
302- la question n'a pas de sens. je viens de dire que je travaille à l'UdeS
735- je ne travaille pas le weekend
868- Ça dépend si je suis en stage (stage à temps plein donc voiture personnelle ou covoiturage) ou en session (travail à temps partiel près de l'Université)

ANNEXE – 6

DÉPLACEMENTS LIEU DE TRAVAIL-UDES NOVEMBRE A AVRIL

#7. Pendant une semaine type de novembre à avril, combien de déplacements faites-vous entre votre lieu de travail et l'UdeS grâce à chacun des modes de déplacement ci-dessous?

Autre, précisez

« Modes de déplacements autres »

93- minorité avec la voiture de mon copain
162- métro, autobus (tous les déplacements au travail-5 jours semaine x 2)
696- Impossible pour moi de ne pas conduire, j'habite 1 heure de distance de l'UdeS
809- auto
856- Ça dépend si je suis en stage (stage à temps plein donc voiture personnelle ou covoiturage) ou en session (travail à temps partiel près de l'Université)

« Travail à domicile »

478- a la maison
750- je travaille chez moi
778- Bureau à domicile
797- travail à domicile

« Aucun déplacement entre l'UdeS et le domicile »

102- Je n'ai pas à me déplacer de mon lieu de travail vers l'UdeS
271- travail d'été seulement
295- Ne travaille pas
450- Travaille pas pendant cette période
549- Je ne me déplace pas entre mon travail et l'UdeS
580- Je ne travaille pas durant l'année scolaire
645- Je ne me déplace pas entre mon lieu de travail et l'Université...
694- Je ne travaillerez plus
729- je ne travaille pas le weekend
736- je ne fais jamais le parcours travail et UdeS
762- Mon travail est à l'extérieur de Sherbrooke et la fin de semaine. Je n'ai donc pas besoin de me déplacer de mon travail à l'U de S
780- aucun je ne travaille pas a sherbrooke
810- Aucun, mon travail est à Saint-Hyacinthe durant la fds
878- 0 = Travail seulement les jours ou je ne vais pas à l'UdeS
921- Cours à distance

« Hors Sherbrooke/Longueuil »

190- je ne suis pas à Sherbrooke
268- Aucun, je demeure dans une autre ville
831- Je travaille à Quebec

« Autres »

34- idem à ci-haut

235- Ne s'applique pas

297- la question n'a pas de sens. je viens de dire que je travaille à l'UdeS

443- ça n'arrive pas

630- même réponses que précédemment

672- N.A.

799- n/a

853- non applicable - retraité

884- Ne s'applique pas à moi

920- voir page de domicile à UdeS

ANNEXE – 7

DÉPLACEMENTS DOMICILE-LIEU DE TRAVAIL MAI A OCTOBRE

#8. Pendant une semaine type de mai à octobre, combien de déplacements faites-vous entre votre domicile et votre autre lieu de travail grâce à chacun des modes de déplacement ci-dessous?

Autre, précisez

« Modes de déplacements autres »

102- minorité avec la voiture de mon copain

172- métro, autobus (tous les déplacements au travail-5 jours semaine x 2)

619- J'utilise ma voiture personnelle et j'embarque mon collègue de travail

849- Communauto : 3

906- Ça dépend si je suis en stage (stage à temps plein donc voiture personnelle ou covoiturage) ou en session (travail à temps partiel près de l'Université)

942- Je covoiture des étudiants du niveau collégial et secondaire mais aucun de l'udes et du CHUS

« Travail à domicile »

362- travail à domicile

396- 0 - travail a la maison

503- je travaille à la maison,

717- Travaille à la maison

794- Travail à domicile

826- Bureau à domicile

« Hors Sherbrooke/Longueuil »

671- mêmes réponses que précédemment, lorsque j'ai un contrat de travail à Montréal

860- Je travaille dans une autre ville que mon domicile et les horaires ne permettent pas le transport en commun ni le vélo !

« Autres »

252- Ne s'applique pas

551- ne s'applique pas en septembre et octobre

632- déjà répondu

700- Je n'ai qu'un travail

903- non applicable - retraité

ANNEXE – 8

DÉPLACEMENTS DOMICILE-LIEU DE TRAVAIL NOVEMBRE A AVRIL

#9. Pendant une semaine type de novembre à avril, combien de déplacements faites-vous entre votre domicile et votre autre lieu de travail grâce à chacun des modes de déplacement ci-dessous?

Autre, précisez

« Modes de déplacements autres »

71- je suis représentante, j'utilise la voiture pour mes déplacements d'affaires
100- minorité avec la voiture de mon copain
167- métro, autobus (tous les déplacements au travail-5 jours semaine x 2)
308- Ne travaille pas
829- Communauto : 3
883- Ça dépend si je suis en stage (stage à temps plein donc voiture personnelle ou covoiturage) ou en session (travail à temps partiel près de l'Université)
896- 2 (taxis)

« Travail à domicile »

350- travail à domicile
383- 0 - travaille a la maison
487- je travaille à la maison
776- Travail à domicile
806- Bureau à domicile

« Aucun déplacement entre le domicile et le lieu de travail »

36- aucun travail durant session
280- travail d'été seulement
723- Ne travaillerai plus

« Hors Sherbrooke/Longueuil »

655- mêmes réponses que précédemment, lorsque j'ai un contrat de travail à Montréal

« Autres »

241- Ne s'applique pas
616- déjà répondu
684- Je n'ai qu'un seul travail
917- idem à commentaire précédent

ANNEXE – 9

AUTRES DÉPLACEMENTS MAI A OCTOBRE

#10. Pendant une semaine type de mai à octobre, combien de déplacements faites-vous pour toute autre raison grâce à chacun des modes de déplacement ci-dessous? Autre, précisez

« Activité physique récréative »

155- course à pied environ 40km par semaine
585- Jogging : 3x semaine
716- Jogging = 1 heure, au moins 3 fois/semaine
852- Course 4
1092- Jogging à tous les matins de semaine
1109- Cardio plein-air (3)
1489- courses 130
1989- 15 canot
2113- 3 course à pied
2187- Je m'entraîne à la course et au vélo... La plupart de mes autres déplacements sont fait avec mon auto!
2402- course – 4
2510- 3x/mois marche de 18 trous au golf et 1x/mois randonnée pedestre en montagne
2518- jogging 65
2573- 3, jogging
2587- course; 3
2684- course à tous les jours
2694- course: 2-3
2727- 3 course

« Modes de déplacements autres »

139- voiture louée, 0,5
254- transport adapté
288- Taxis une fois par semaine avec ma mère pour ses courses
374- majorité avec la voiture de mon copain
463- Occasionnellement : communauto
554- Communauto : 1
633- je demeure à la campagne, tous mes déplacements en voiture personnelle
642- Voiture familiale (20 déplacements)
1203- Taxi (1 ou 2 Fois)
1377- Promenades à cheval.
1421- 20 - voiture de mon conjoint
1548- Amigo Express
1678- covoiturage = pareil à voiture personnelle
1699- Voiture de location, environ 10 jours (raisons professionnelles)
1879- avec conjoint et famille
1986- 1 avion 1 fois dans le sud a chaque été
1990- Location voiture (Locateur + Communauta) 3 %
2071- 2- Monocycle

2264- autobus maison d'une résidence pour retraités 2
2481- taxi, quelle que
2509- + Limocar 1x mois
2733- taxi moins que 1

« **Autres** »

1080- à moins d'occasion spéciale
1765- Je n'habite pas Sherbrooke durant l'été
1947- Question ridicule: impossible à quantifier
2372- je suis retraite
2386- difficile à évaluer
2496- Nous ne voyageons pas à l'extérieur

ANNEXE – 10

AUTRES DÉPLACEMENTS NOVEMBRE A AVRIL

#11. Pendant une semaine type de novembre à avril, combien de déplacements faites-vous pour toute autre raison grâce à chacun des modes de déplacement ci-dessous?

Autre, précisez

« Activité physique récréative »

154- 15 km par semaine de course
388- RAQUETTES
708- Jogging = 1 heure, au moins 2 fois/semaine
976- raquette
1081- Jogging à presque tous les matins de semaine
1098- Cardio plein-air (3)
1474- course 130
2092- 3 tapis roulant (déplacement??)
2111- ski de fond, raquette, si le temps le permet
2350- 15 raquette
2480- 1x/sem :15-20 km de ski de fond pour le loisir
2488- jogging 20
2543- 3, jogging
2557- course; 3
2648- course à tous les jours
2658- course: 1-2

« Modes de déplacements autres »

37- AlloStop environ 1 fois par 2 mois
138- voiture louée, 0,5
227- 2 – Communauto
251- transport adapté
285- Taxis une fois par semaine avec ma mère pour ses courses (je fais les miennes à pied ou en autobus)
370- majorité avec la voiture de mon copain
457- Occasionnellement : communauto
547- Communauto : 1
625- Transport en commun et covoiturage pour les cours et le reste en voiture personnelle
634- Voiture familiale (20 déplacements)
1406- 20 - voiture de mon conjoint
1661- covoiturage = voiture personnelle
1682- Voiture de location, environ 5 jours (raisons professionnelles)
1860- avec conjoint et famille
1966- 1 avion, 1 fois dans le sud à chaque hiver
1970- Location voiture (Locateur + Communauto) 8 %
2238- 2 autobus maison d'une résidence pour retraités 2
2479- + Limocar 1x mois
2660- taxi

2695- taxi moins que 1

« Autres »

1069- à moins d'occasion spéciale

927- Question ridicule: impossible à quantifier

2100- mêmes réponses que précédemment

2356- difficile à évaluer

2414- pa d'hiver passé ici encore

3017- Désolé, mais je ne parviens pas à chiffrer avec exactitude tous les déplacements "pour toute autre raison " que j'effectue dans une semaine type. C'est trop variable

ANNEXE – 11

CHOIX D'UN MODE DE DÉPLACEMENT ACTIF MAI A OCTOBRE

#12. Si vous pouviez utiliser un mode de déplacement actif, lequel privilégieriez-vous pour vous rendre à l'UdeS pendant une semaine type de mai à octobre? (Réponses multiples)

Autre, précisez

« Jogging/course »

- 5- course
- 11- Course à pieds
- 35- jogging
- 80- Jogging
- 124- Course à pied
- 133- jogging
- 164- jogging
- 166- Course à pied
- 172- course
- 188- course à pied

« Vélo électrique »

- 7- Vélo électrique
- 36- j'habite malheureusement trop loin magog, mais je pense à m'équiper d'un bionix
- 158- Vélo à assistance électrique, couvert, avec autonomie de +30km

« Autres modes de déplacements actifs »

- 9- Longboard
- 20- Vélo commun (Ex: Bixi)
- 51- Patin et planche illégale dans les rues
- 120- Velo
- 163- Hélicoptère à pédales
- 178- Patins à roues mais seulement sur des pistes pavé
- 197- Plaxmol sous les souliers

« Transport en commun »

- 2- transport en commun sts
- 3- Autobus
- 6- transport en commun
- 8- Transport en commun
- 14- autobus
- 21- autobus ou voiture personnelle
- 25- autobus
- 27- autobus
- 29- transport en commun

30- Autobus
32- autobus
38- Transport en commun
40- transport en commun car comporte un peu de marche
46- l'autobus
48- autobus
54- bus
58- Longueuil - accès difficile autre que transport en commun ou voiture
64- autobus
67- transport en commun
68- marche et bus
69- transport en commun = marche et autobus
71- Autobus
74- Transport en commun
77- autobus de ville
79- bus ?
82- transport en commun
86- et / ou un transport collectif bien organisé qui permettrait aussi quelque peu de marcher
88- autobus
94- transport en commun
95- autobus
100- transport commun
102- bus
112- Transport en commun
113- transport adapté
114- transport en commun (autobus)
115- transport en commun Ville de Sherbrooke si gratuit ou tarif privilégié
116- CMTS – autobus
117- autobus
123- transport en commun
127- transport en commun
132- Transport en commun
140- transport en commun
142- Transport en commun
144- transport en commun
149- Transport en commun
152- Transport en commun
154- autobus
156- transport en commun
157- taxi-bus, autobus interurbain Magog-UdS, co-voiturage
160- Autobus STS
167- autobus
174- Autobus
177- Autobus
180- autobus
181- transport en commun
182- Autobus
194- transport en commun
196- bus
198- Autobus
201- je demeure à montréal donc, auto ou bus-métro
202- autobus
203- transport en commun
205- Pour utiliser le transport en commun

207- Transport en commun, s'il y en aurait un de Brompton à l'UdeS directement.
210- transport en commun
212- transport en commun
213- bus
214- Autobus
216- métro
217- autobus
34- métro
170- train

« Voiture »

21- autobus ou voiture personnelle
22- auto
23- J'habite en campagne, la voiture est le seul moyen de me rendre à l'UdeS.
Absence de transport en commun (bus).
24- voiture
26- auto
33- voiture
39- auto
45- voiture
47- auto (trop loin)
58- Longueuil - accès difficile autre que transport en commun ou voiture
76- mon auto
78- voiture
85- la voiture familiale
98- voiture personnelle
99- auto personnelle
104- auto
108- pas réaliste: j'habite un rang de campagne et une auto est une nécessité
109- Voiture car trop loin de chez moi.
111- voiture car trop loin
119- voiture personnelle
121- Je demeure trop loin pour me rendre autrement qu'en voiture
141- voiture, j'habite trop loin de l'université
145- ma voiture
146- la voiture
147- Automobile j'habite à 45 min de l'Université
173- Voiture personnelle
176- ma voiture
185- voiture
189- Auto
199- Impossible de me déplacer sans mon auto en raison de la distance
201- je demeure à Montréal donc, auto ou bus-métro
208- Si je suis en retard, je vais prendre la voiture
218- Auto, demeure trop loin

« Covoiturage »

13- covoiturage
15- Covoiturage
57- covoiturage
59- covoiturage?

65- co-voiturage
 106- covoiturage
 130- covoiturage
 96- J'habite à une heure et quart de l'Udes, j'ai donc pensé au covoiturage puisque Limocar ne convient pas à mon horaire et n'est pas abordable.
 135- co-voiturage
 136- Covoiturage puisque j'habite loin de l'UDES.
 138- covoiturage
 157- taxi-bus, autobus interurbain Magog-UdS, co-voiturage
 168- co-voiturage

« Limocar/transport interurbain »

4- je demeure à 40 km du Chus (FMSS) donc autobus limocar de magog pour 8h
 103- Limocar
 125- Navette venant de l'extérieur de Sherbrooke
 157- taxi-bus, autobus interurbain Magog-UdS, co-voiturage
 207- Transport en commun, s'il y en aurait un de Brompton à l'UdeS directement.

« Utilise déjà un mode actif »

42- J'utilise pleinement les transports actifs
 49- J'utilise déjà le vélo
 186- je fais déjà du vélo et de la marche pourquoi posez-vous cette question!!!!
 215- J'utilise déjà un mode de déplacement actif

« Distance défavorable aux transports actifs »

10- Je ne demeure pas à Sherbrooke
 16- J'ai la route 112 sur 8 km à traverser, je ne peux donc pas utiliser la marche ou le vélo, c'est trop dangereux
 17- J'habite à plus de 15 km de l'UdeS
 18- Trop loin de l'université et pas de piste cyclable pour s'y rendre
 19- Trop loin
 23- J'habite en campagne, la voiture est le seul moyen de me rendre à l'UdeS. Absence de transport en commun (bus).
 28- j'habite trop loin pour utiliser ces modes de transport
 31- j'habite trop loin ...
 36- j'habite malheureusement trop loin magog, mais je pense à m'équiper d'un bionix
 43- j'habite trop loin de l'UdeS pour utiliser les déplacements actifs
 50- mais je reste à Bonsecours
 52- J'habite à 25 minutes de l'université
 53- je reste à 25 km de l'U de S je ne peux pas prendre d'autre moyen de transport
 56- Trop loin pour envisager de marcher ou autres
 60- J'habite à 50 kilomètres de l'UdeS
 63- je ne peux le faire, je reste trop loin de l'université
 66- je demeure trop loin, si je restais près le vélo
 72- vélo: Rarement toutefois. J'habite à 40 km de l'UdS.
 73- je suis à 20 km de l'université
 81- J'habite à l'extérieur de Sherbrooke (Drummondville)
 84- Impossible : distance trop importante

89- Je vis trop loin pour utiliser les modes ci-dessus
 90- Trop loin de l'UdeS et non sécuritaire
 91- demeure à Magog
 93- Je suis de l'extérieur de Sherbrooke
 105- En vélo, de Fleurimont à UdeS, j'en ai pour 50 min.
 109- Voiture car trop loin de chez moi.
 111- voiture car trop loin
 118- Impossible pour déplacements à partir de St-Jean-sur-Richelieu
 121- Je demeure trop loin pour me rendre autrement qu'en voiture
 122- J'habite trop loin et dans une trop petite communauté pour que ce soit possible
 126- C'est impossible, j'habite beaucoup trop loin.
 134- Je demeure trop loin !
 136- Covoiturage puisque j'habite loin de l'UDES.
 141- voiture, j'habite trop loin de l'université
 147- Automobile j'habite à 45 min de l'Université
 153- trop loin de mon lieu de travail (42 km)
 155- J'habite à 19 km du campus de l'UdeS! Le transport actif n'est d'aucune pertinence
 169- J'habite un village à 50 km d'ici... pas une option
 171- J'habite à la campagne à plus de 25 km du CHUS fleurimont
 179- J'habite à la campagne à 60 km de l'UdeS
 184- J'habite Candiac sur la Rive-Sud de Montréal
 190- j'habite à 25 min d'auto à l'extérieure de la ville
 191- hors du périmètre de sherbrooke
 199- Impossible de me déplacer sans mon auto en raison de la distance
 200- aucun - domicile à Windsor
 206- distances trop importantes - 35 km
 218- Auto, demeure trop loin

« Manque d'infrastructures »

16- J'ai la route 112 sur 8 km à traverser, je ne peux donc pas utiliser la marche ou le vélo, c'est trop dangereux
 18- Trop loin de l'université et pas de piste cyclable pour s'y rendre
 23- J'habite en campagne, la voiture est le seul moyen de me rendre à l'UdeS. Absence de transport en commun (bus).
 44- Il n'y a pas de trottoir de la rue brulotte jusqu'à la fmss
 61- Je demeure à 5 min. en auto de l'UdeS, mais c'est trop dangereux à pieds ou à vélo sur le boulevard (il n'y a pas de trottoir)
 62- nous n'avons pas de piste cyclable
 87- Mais le viaduc traversant l'autoroute vers le CHUS a été reconstruit sans pistes cyclables, donc on ne peut pas.
 90- Trop loin de l'UdeS et non sécuritaire
 139- vélo si jamais il y avait des piste cyclable secure
 161- 30 km avec beaucoup de cotes... besoin de douches!!!!
 183- Tant qu'il n'y aura pas une piste cyclable permettant de traverser sécuritairement le pont Jacques-Cartier, je préfère marcher, même si cela prend plus de temps.

« Hors Sherbrooke pendant ces mois »

128- j'ai très rarement à aller à UdeS pendant l'été
 131- Je n'habite pas Sherbrooke durant l'été
 143- Je ne suis pas à Sherbrooke durant cette période

192- Je n'habite pas Sherbrooke pendant l'été.

« Autres »

1- Le "si" est important. J'habite à Montréal.

12- je réside à l'UdeS

37- Mais c'est impossible...

41- je demeure à la campagne: aucun de ces moyens

55- Impossible pour ma part

70- le campus santé étant mal situé pour ces transports.

75- non applicable

83- Je suis au campus de la santé: donc je dois me rendre au CHUS

92- NAVETTE

97- Marche et vélo, si j'habitais à Sherbrooke, ce qui n'est pas le cas.

101- Je n'ai pas d'alternative

107- Aucun...

110- Scooter

129- Le règlement de la Ville de Sherbrooke interdit d'utiliser les patins à roues alignées et la planche à roulettes dans les rues de la Ville. Il serait bon de ne pas tenir compte de ces options dans votre sondage.

137- si je travaillais au campus principal

148- Par paresse, même si le campus est à 15 minutes à pied de chez moi, parce que le campus est sur une colline, je n'utiliserais pas vraiment de déplacement alternatif. Beaucoup trop dur en patin, vélo ou autre déplacement sans perdre 1 litre de sueur et arriver trempé en classe.

150- Une voiture électrique mais c'est trop cher.

151- Je marchais quand j'habitais près de l'UdeS

159- il m'est impossible de l'utiliser entre Sherbrooke & Longueuil

162- Au début du sondage, vous auriez dû demander si l'on habitait Sherbrooke...

175- emploi au Campus de la santé vélo ok mais marche non

193- étudiant à Longueuil et originaire de Trois-Rivières

195- problèmes de santé. J'ai besoin de toutes mes énergies pour traverser ma semaine de travail.

204- j'habite en résidence.

209- Je dois aller de Montréal à Sherbrooke

211- Je vais au campus de Fleurimont, c'est moins accessible avec un mode actif!

ANNEXE – 12
CHOIX D'UN MODE DE DÉPLACEMENT ACTIF NOVEMBRE A AVRIL

*#13 Si vous pouviez utiliser un mode de déplacement actif, lequel privilégieriez-vous pour vous rendre à l'UdeS pendant une semaine type de novembre à avril ?
(Réponses multiples)
Autre, précisez*

« Transport en commun »

- 1- Bus
- 4- transport en commun sts
- 5- Aubotus
- 7- transport en commun
- 9- Transport en commun
- 13- bus
- 15- autobus
- 21- autobus et voiture personnelle
- 24- autobus
- 26- autobus
- 28- transport en commun
- 29- Autobus
- 30- autobus
- 31- métro
- 32- transport en commun
- 33- Transport en commun
- 34- transport en commun car comporte un peu de marche
- 36- Bus
- 41- transport en commun
- 43- Transport en commun disponible près de ma résidence permanente
- 44- autobus
- 46- AUTOBUS
- 47- Autobus
- 49- bus
- 51- transport en commun
- 56- autobus
- 59- autobus
- 62- transport en commun
- 63- marche et bus
- 64- transport en commun = marche et autobus
- 65- Autobus
- 66- Autobus
- 67- Transport en commun
- 68- autobus
- 69- Le train. Il passe près de chez moi.
- 71- Transport en commun
- 75- Bus ?
- 76- autobus à cause de la neige
- 78- transport en commun
- 80- Public transport
- 86- Bus
- 87- NAVETTE

88- transport en commun
89- autobus
94- autobus
96- bus
105- Transport en commun
106- transport adapté
109- transport en commun (autobus)
110- transport en commun Ville de Sherbrooke si gratuit ou tarif privilégié
111- autobus
116- Transport en commun
119- transport en commun
121- Transport en commun
125- transport en commun
127- autobus
131- transport en commun
133- Transport en commun
135- transport en commun
142- Transport en commun
145- Transport en commun
147- autobus
148- transport en commun
152- autobus
153- Autobus STS
155- Transport en commun (Bus)
157- avec transport en commun car domicile trop loin
160- autobus
164- train
167- Autobus
170- Bus STS
171- Autobus
173- autobus
174- transport en commun
175- Autobus
179- transport commun
180- Transport en commun
188- bus
191- BUS
192- Le transport en commun me satisfait amplement.
195- bus
198- Autobus
201- je demeure à Mtl donc, auto, bus-métro
202- Transport en commun
203- autobus
204- transport en commun
205- Pour aller utiliser le transport en commun
207- Transport en commun, s'il y en aurait un de Brompton à l'UdeS directement.
210- transport adapté
211- transport en commun
212- bus
213- Autobus
215- métro
216- autobus

« Transport interurbain »

87- NAVETTE
97- Limocar
98- Transdev-Limocar, transport interrurbain
118- Navette venant de l'extérieur de Sherbrooke

« **Utilise pleinement** »

37- J'utilise pleinement les transports actifs
214- J'utilise déjà un mode de déplacement actif

« **Jogging/course** »

117- Course à pied
122- jogging
156- jogging
165- Course
187- course à pied

« **Vélo électrique** »

150- Vélo à assistance électrique, couvert, avec autonomie de +30km

« **Autres modes actifs** »

2- Ou vélo si sécuritaire
63- marche et bus
64- transport en commun = marche et autobus
137- raquettes
151- vélo si l'espace déneigé soit suffisamment pour que cela ne soit pas dangereux.
159- Trois skis
181- deltaplane
197- Patins à glace (avec un chemin de glace au lieu du trottoir)

« **Transport alternatif** »

8- Petite voiture électrique
143- Une voiture électrique mais c'est trop cher.

« **Voiture** »

11- voiture - le campus de Longueuil est trop loin de chez moi -
21- autobus et voiture personnelle
22- auto
25- auto
40- voiture
42- auto (trop loin)
57- Voiture personnelle
73- mon auto
74- voiture
81- la voiture familiale
92- voiture personnelle
93- auto personnelle
113- voiture personnelle

114- Je demeure trop loin pour me rendre autrement qu'en voiture
 115- J'habite trop loin et dans une trop petite communauté pour que ce soit possible
 132- voiture, j'habite trop loin de l'université
 138- ma voiture
 139- la voiture
 163- voiture
 166- Voiture personnelle
 183- voiture
 189- Auto
 196- voiture
 201- je demeure à Mtl donc, auto, bus-métro
 208- Si je suis en retard, je vais prendre la voiture
 217- Auto, demeure trop loin

« Covoiturage »

14- covoiturage
 16- Covoiturage
 52- covoiturage
 54- covoiturage?
 60- co-voiturage
 99- covoiturage
 120- covoiturage
 124- co-voiturage
 126- Covoiturage puisque j'habite loin de l'UDES.
 129- covoiturage
 161- co-voiturage

« Manque d'infrastructures »

53- Longueuil - accès difficile autre que transport en commun ou voiture
 130- piste pour ski de fonds nécessaire
 134- Je suis au campus de la santé et je trouve qu'il est plutôt dangereux de se rendre au campus en vélo ou à la marche
 151- vélo si l'espace déneigé soit suffisamment pour que cela ne soit pas dangereux.

« Distance défavorable »

3- Le "si" est important. J'habite à Montréal.
 10- Je ne demeure pas à Sherbrooke
 11- voiture - le campus de Longueuil est trop loin de chez moi -
 18- j'habite trop loin
 19- Trop loin de l'université
 20- Trop loin
 27- j'habite trop loin pour utiliser ces modes de transport
 35- je demeure à la campagne: aucun de ces moyens
 38- j'habite trop loin de l'UdeS pour utiliser les déplacement actifs
 45- mais je reste à Bonsecours
 48- je reste à 25 km de l'U de S je ne peux pas prendre d'autre moyen de transport
 55- J'habite à 50 kilomètres de l'UdeS
 61- je demeure trop loin
 70- je suis à 20 km de l'Université
 77- J'habite à l'extérieur de Sherbrooke (Drummondville)
 79- Imposible : distance trop importante

83- Je vis trop loin pour utiliser les modes ci-dessus
 84- Trop loin de l'UdeS et non sécuritaire
 85- demeure à Magog
 101- pas réaliste: j'habite un rang de campagne et une auto est une nécessité
 102- Voiture car trop loin de chez moi.
 103- voiture car trop loin
 104- La marche, si ce n'était pas si loin de chez moi!
 108- Je demeure trop loin pour utiliser les modes de déplacements tels que vous les proposés
 114- Je demeure trop loin pour me rendre autrement qu'en voiture
 115- J'habite trop loin et dans une trop petite communauté pour que ce soit possible
 123- Je demeure trop loin et j'ai des enfants à reconduire à l'école.
 132- voiture, j'habite trop loin de l'université
 136- J'habite à 25 km de l'UdeS
 146- trop loin de mon lieu de travail (42 km)
 157- avec transport en commun car domicile trop loin
 168- si Campus de la santé moins loin
 169- ma distance est d'environ 30 km
 178- CHus trop loin
 206- distances trop importantes - 35 km
 217- Auto, demeure trop loin

« Autres »

6- idem à l'autre réponse
 12- je réside à l'UdeS
 17- idem
 23- idem
 39- Idem a la question precedentre
 50- Impossible pour ma part
 58- même réponse que ci-haut
 72- non applicable
 82- idem à réponse précédente
 90- Idem
 91- Marche, si j'habitais à Sherbrooke, ce qui n'est pas le cas.
 95- Je n'ai pas d'alternitive
 100- Vous vous payez la tête de qui ?
 107- ça serait génial!
 112- Impossible pour déplacements à partir de St-Jean-sur-Richelieu
 128- si je travaillais au campus principal
 140- Idem
 141- Par paresse, même si le campus est à 15 minutes à pied de chez moi, parce que le campus est sur une colline, je n'utiliserais pas vraiment de déplacement alternatif. Beaucoup trop dur en patin, vélo ou autre déplacement sans perdre 1 litre de sueur et arriver trempé en classe.
 144- Je marchais quand j'habitais près de l'UdeS
 149- mêmes réponses que précédemment
 154- Au début du sondage, vous auriez du demander si l'on habitait Sherbrooke...
 158- je ne fréquente pas l'UdeS
 162- idem
 172- Idem
 176- nous sommes de Magog
 177- Sauf jours très froids
 182- J'habite Candiac sur la Rive-Sud de Montréal
 184- sauf si trop froid...

185- même chose qu'en haut
186- J'habite en campagne
190- hors du périmètre de sherbrooke
193- étudiant à Longueuil et originaire de Trois-Rivières
194- Idem
199- Idem
200- aucun - domicile à Windsor
209- idem

ANNEXE – 13

CONTRAINTES

#14. *Qu'est-ce qui vous empêche d'utiliser davantage les modes de déplacement actifs pour vos déplacements vers l'UdeS? (Réponses multiples)*

Autre, précisez

« Manque d'infrastructures »

- 1- Menque de places pour vélos
- 10- absence de douches
- 17- Difficulté de se doucher ailleurs d'au Centre Sportif (rien par exemple au pavillon Administration).
- 20- Pas d'accès à des douches
- 23- pas de pistes cyclables jusqu'au campus de la santé
- 25- Effort, transpiration, pas d'accès aux douches
- 28- L'UdeS et la ville de Sherbrooke n'ont pas les infrastructures nécessaires
- 32- Pas de piste cyclable déneigée l'hiver et intempéries
- 43- DOUCHES à l'arrivée + transport des affaires de rechange
- 62- trajet et à vélo dangereux
- 68- Automobilistes ne respectent pas les piétons et cyclistes à Sherbrooke
- 79- Le réseau de piste cyclable à Sherbrooke n'est pas agréable pour les trajets vers/à partir de l'université
- 80- Pas de stationnement pour les vélos!
- 88- conditions météo qui peuvent surprendre; besoin de prendre une douche et pas d'accès gratuit au Centre Sportif
- 108- pas de douche au travail, logistique trop compliquée de changement de vêtements
- 112- Pas de douche pour me rafraîchir après le vélo
- 117- pas de douches facilement accessibles
- 124- Douche dans les facultés
- 136- Il n'y a pas de douches facilement accessibles à ma Faculté.
- 139- L'hiver dans le mont Bellevue...fait noir! pas de piste cyclable du CHUS vers la 12 et/ou 13^{ème} avenue
- 163- Trajet accidenté et pas sur piste cyclable, pas d'endroit sécuritaire pour ranger mon vélo. manque de douche.
- 168- Je n'ai pas de douche à proximité de mon bureau, je dois me rendre au pavillon sportif et c'est trop long... je perd trop de temps (déjà que c'est plus long me rendre à l'UdeS)
- 170- Pas de douches
- 182- je n'ai pas accès à des douches dans ma faculté
- 185- Je voudrais prendre une douche après.
- 194- Pas de trottoirs
- 201- aucune piste cyclable ou de randonnée entre le développement sur Indiana et l'UDES
- 202- Il n'y a pas d'endroit sécuritaire pour entreposer ou barrer mon vélo. De plus, la marche de 30 minutes serait désagréable lors des journées de pluie ou de grands froids.
- 205- Le trajet sur le boulevard de l'Université (Entre Chemin St-Roch et rue Galt) n'est VRAIMENT PAS SÉCURITAIRE! S'il y avait une piste cyclable je prendrais le

vélo TOUS LES JOURS, même en hiver! De plus, la météo Québécoise n'est pas toujours favorable au transport actif!

210- pas de douches accessibles facilement.

216- Les pistes cyclables ne sont pas praticables en hiver

229- Aucune piste cyclable sécuritaire entre le CHUS et la 13e ave

239- Surtout le manque de sécurité

259- Pas de piste cyclable et beaucoup de circulation automobile jusqu'au campus de la santé

260- les environs du métro Longueuil sont peu sécuritaires pour un vélo qui vaut cher... et la clé pour le verrouiller dans le stationnement intérieur coûte 20\$ pour la session, ce qui est purement ridicule et mercantile.

276- la portion route 112 ou le chemin duplessis est absolument non sécuritaire. L'université devrait faire des démarches au ministère des transports

280- Il n'y a pas de douches au campus Longueuil.

283- je travail au chus, pas de voie sécuritaire

286- la piste cyclable à partir du côté nord de la rivière Magog est mal foutue

293- Le transport en commun est limité pour le campus de la santé et la 12e rue est dangereuse pour les cyclistes

296- Je n'ai pas de douche au travail !

309- le trajet pour le vélo n'est pas sécuritaire sur la rue Galt et le Blv Université

325- Manque de douches RÉPARTIES à grandeur de l'Université

338- 1. je n'ai pas trouvé d'endroit sécuritaire et près de ma faculté (FLESH) pour entreposer mon vélo pendant que je suis en classe 2. je n'ai pas envie d'arriver en sueur en cours (pas de douche)

341- L'hiver, le trajet est dangereux, car il n'y a pas de trottoir entre le montagnais et la faculté de génie

349- accès aux douches

357- l'accès à une douche est parfois limité et j'ai peu de temps

359- Hangar à vélo non disponible.

365- aucune place pour mon équipement, ex. ski de fonds

375- 13e avenue dangereuse pour se rendre au CHUS en vélo au à pieds. Il faudrait y construire une piste cyclable au lieu de terre-pleins

377- Je préfère ne pas faire voler mon vélo

382- Les routes pour se rendre à l'UdeS ne sont pas sécuritaires pour les piétons ou cyclistes

384- Les intempéries, les voitures qui arrosent les piétons ou les trottoirs glacés

385- Trop de côtes et pas de pistes cyclables

386- Les réseaux routiers ne permettent pas de se déplacer facilement en patin à roue alignés

« Horaire défavorable au transport actif/manque de temps »

2- Je fais du sport le soir et je finis trop tard

27- Je dois aller travailler après, et je ne peux m'y rendre en transport actif.

29- Cours du soir, pas de réseau d'autobus à cette heure dans mon quartier

37- Horaires terminent trop tôt et trop distancées en temps le soir

40- Par convenance avant tout, car mon horaire n'est pas fixe

48- nécessiter de changer de campus pour des cours du soir.

53- Pour me réserver du temps pour d'autres loisirs

64- horaires très serrés et très irréguliers

65- Mes heures de travail et mes obligations ne me permettent pas de faire autrement

66- Je reviens tard le soir.

75- Conciliation travail/études

81- je n'ai pas d'horaire assez régulier pour prendre l'autobus,(longue journée débutant à 7.00am, finissant entre 17 et 18 heures)

82- Besoin de prendre une douche après un tel déplacement, donc manque de temps

85- Je ne prends pas le temps!

91- Je n'aime pas la pluie à vélo. Mes cours sont tôt donc et je n'ai pas envie de faire du vélo à 7h30 du matin.

99- trop de pentes, trop de temps (douche, etc.) pour le vélo le midi

104- Les côtes

115- Je peux aller dîner chez-moi, mais pas revenir en autobus puisque mon autobus passe seulement 1 fois sur l'heure du dîner

127- le transport en commun n'est pas adapté à mon horaire de travail

129- Activités des enfants le soir, qui ne peuvent ajouter 1h15 de marche aux délais déjà serrés.

133- trop loin et trop de côtes sur le trajet, manque de temps pour la douche en arrivant

144- Coût par autobus est presque le même. Horaire de travail ne coïncide pas avec celui du transport en commun.

149- Les urgences à gérer dans la journée sont un empêchement majeur. Je dois arriver tôt ou partir tard souvent.

172- horaires non coordonnés

173- Je dois me rendre parfois très rapidement sur mon lieu de travail de façon imprévue parfois (médecin)

177- Je préfère partir et revenir à l'heure qui me convient.

184- Mes heures de travail sont trop tôt et tard pour le transport en commun

187- mauvaises horaires ou plusieurs autobus à changer

240- Le trajet est rallongé en distance, sans parler du temps.

244- je ne travaille pas et la distance est trop grande

255- L'autobus passe peu fréquemment et l'horaire ne convient pas toujours à la flexibilité de mon horaire de travail

284- Cours le soir (22:00), horaire et réseau transport en commun inadéquat

291- C'est plus facile et plus rapide compte tenu de mes cours en soirée

308- manque de temps si je prends mon vélo

335- Je termine tard le soir

336- Horaire de chercheur variable. Fini souvent tard. Transport en commun trop long...

339- Je suis médecin. Quand je fais la garde, c'est nécessaire de conduire entre les 2 hôpitaux rapidement

340- les heures ne conviennent pas

347- Horaire de cours variable, Je préfère étudier à la maison. parfois le trajet est trop long pour être fait à pied

358- horaires irrégulières

380- J'habite en campagne et le transport en commun est quasi inexistant. De plus, j'ai des horaires de travail variables

« Covoiturage »

105- Nous sommes deux à venir travailler à l'UdeS et ma blonde n'utilisera jamais de transport actif, du coup je ne vois pas la pertinence de me rendre seul, alors que l'auto se rendra de toute façon à l'UDES

326- Nous utilisons l'auto et le transport en commun pour nos cours à l'US

« **Météo défavorable** »

- 3- Les conditions météorologiques (pluie, froid etc.)
- 4- La météo
- 13- La température!
- 16- La neige, le verglas, les fortes pluies, les pentes abruptes
- 24- La température
- 32- Pas de piste cyclable déneigée l'hiver et intempéries
- 33- c'est pas idéal en hiver le déplacement actif
- 34- Commentaire: cela dépend des sessions ; lorsque je dois me déplacer au Campus de la santé, c'est trop loin de chez moi pour le faire à pied, Je prends donc l'autobus ces jours-là. De plus, l'hiver, c'est parfois plus difficile de marcher dans les rues, c'est moins sécuritaire avec les bancs de neige. Et j'ai souvent des paquets (sac, livres, portable...) donc je ne peux pas toujours faire les trajets à pied, Cela dépend donc de la situation, si j'ai des objets à transporter, s'il pleut ou qu'il y a des bancs de neige, etc...
- 35- Mauvais temps
- 38- la météo
- 44- Je n'aime pas la pluie, je n'aime pas devoir prendre une douche une fois rendu à l'université
- 45- La température est mauvaise.
- 51- La température
- 60- La température ne le permet pas.
- 88- conditions météo qui peuvent surprendre; besoin de prendre une douche et pas d'accès gratuit aux Centre Sportif
- 91- Je n'aime pas la pluie à vélo. Mes cours sont tôt donc et je n'ai pas envie de faire du vélo à 7h30 du matin.
- 97- Exercice = transpiration, donc deux sets de vêtement. Aussi, la température qui ne coopère pas toujours.
- 98- je n'ai pas envie de me changer avant mon cours. Le froid
- 106- La météo
- 119- pour prendre l'autobus, je dois marcher 15 minutes et les conditions météo sont souvent excécrables, surtout en hiver
- 151- Il pleut...
- 162- Le froid, l'hiver, m'incite à prendre l'autobus.
- 164- lorsqu'il fait froid, je privilégie les transports en commun
- 166- Quand la température est pluvieuse
- 188- La température.
- 191- Hiver
- 196- la température simplement
- 202- Il n'y a pas d'endroit sécuritaire pour entreposer ou barrer mon vélo. De plus, la marche de 30 minutes serait désagréable lors des journées de pluie ou de grands froids.
- 205- Le trajet sur le boulevard de l'Université (Entre Chemin St-Roch et rue Galt) n'est VRAIMENT PAS SÉCURITAIRE! S'il y avait une piste cyclable je prendrais le vélo TOUS LES JOURS, même en hiver! De plus, la météo Québécoise n'est pas toujours favorable au transport actif!
- 207- La température
- 228- quand il neige c'est pas le fun de prendre la côte vers l'Udes
- 222- Conditions climatiques
- 233- le mauvais temps (pluie)
- 230- Température difficile
- 235- la température (pluie,neige)

236- Lorsqu'il pleut et quand il fait paa beau pour marcher seulement
 246- L'hiver, en vélo, c'est frette...
 247- La météo
 256- La pluie et les tempête de neige
 258- mauvaise température
 271- Je hais le froid!
 279- Météo
 294- Tenpérature
 301- Il fait froid en hiver
 305- Sauf lors de tempêtes
 314- temps mauvais!
 310- météo
 329- météo
 332- la température, la neige ou la pluie
 345- conditions météo
 346- Météo
 350- météo !
 351- Pour éviter de transpirer, s'il fait trop froid, s'il pleut
 366- mauvaise température
 370- la température est mauvaise
 379- C'est coûteux d'entretenir un vélo utilisé l'hiver
 384- Les intempéries, les voitures qui arrosent les piétons ou les trottoirs glacés

« Utilise le transport actif »

5- Je ne fais que du déplacements actifs
 42- J'effectue la majorité de mes déplacements en marchant et une grande partie en transport en commun
 49- j adore la marche
 103- je vais porter les enfants en voiture et revient a la maison pour marcher
 131- Il n'y a rien qui m'empêche et c'est pourquoi je marche
 150- Je marche pour mes déplacements à l'UdeS
 178- j'effectue la majorite de mes deplacement a la marche
 223- Aucune de ses réponses, je fais déjà énormément de déplacement actif
 237- j'y vais toujours à pied
 243- Je suis retraitée et je suis des cours - je peux marcher
 272- j'effectue tous mes déplacements en transport actif, toutefois sur les très longues distances j'opte pour le transport en commun
 282- je ne fais que du déplacement actif
 281- mélange de déplacement actif et de transport en commun
 320- Je marche toujours à l'UdeS
 322- je combine marche et T en commun
 361- Je me rends déjà à l'UdeS à la marche tous les jours puisque j'habite près.
 369- Ne s'applique pas: j'utilise les déplacements actifs
 374- j'effectue mes déplacement presque toujours à la marche
 387- étudiante à UTA de sept. à avril, me rends en autobus et rentre à pied
 388- Je viens à pied car j'habite dans le quartier univ.

« Problème de santé/inconfort physique »

6- vignette handicap- difficulté à la marche
 59- les côtes et ma condition physique diminuée
 77- Je n'aime pas arriver en sueurs

- 86- Inconfort après l'activité physique
- 87- l'autobus me donne parfois mal au coeur
- 140- J'arriverais ici en sueur. De plus, cela limite mes possibilités au niveau de l'habillement
- 156- Je suis enceinte
- 180- Arriver à l'école en sueur et devoir porter un sac a dos lourd durant le trajet
- 199- Bagages et transpiration...
- 290- Problème au genou qui empêche de faire du vélo
- 319- Autre que la marche, je ne peux pas à cause d'un problème au dos
- 313- Le fait d'arriver en sueur à l'école
- 327- On arrive en sueur.
- 333- Arriver en sueur est moins agréable
- 353- Mes livres sont trop lourds et me provoquent des maux de dos

« Trajet en transport actif inconmode »

- 7- Trajet peu agréable (grandes artères)
- 8- trajet accidenté
- 12- Trop beaucoup de collines à Sherbrooke; Après une montée de chez moi à l'UdeS je ne suis fatiguée mais complètement mouillée
- 16- La neige, le verglas, les fortes pluies, les pentes abruptes
- 19- Le trajet à pied pour se rendre au campus (Fac. d'administration) est assez demandant physiquement
- 39- Le chemin est plein de collines difficiles à surmonter
- 52- Trop long pour marcher donc je le ferais à vélo, mais les côtes sont tellement grosses à Sherbrooke que j'arriverais trempée à l'Université, ce qui ne me semble pas une bonne option.
- 59- les côtes et ma condition physique diminuée
- 89- Je le ferais en patin si ce n'était pas des côtes.
- 90- La côte du boulevard Université est abrupte et donne chaud, ce n'est pas pratique d'utiliser le vélo pour cette raison puisque l'on devient inconfortable.
- 92- mon trajet inclut la montée d'une pente très accentuée de la rivière vers le campus principal...douche requise 100% du temps. Mais les enfants à déposer est la principale cause de ma préférence pour l'auto.
- 99- trop de pentes, trop de temps (douche, etc.) pour le vélo le midi
- 116- Les côtes séparant mon domicile de l'UdeS sont un peu décourageantes
- 118- Beaucoup de côtes
- 130- Désavantage de monter une côte le matin! et d'arriver à l'école plein de sueur
- 133- trop loin et trop de côtes sur le trajet, manque de temps pour la douche en arrivant
- 138- L'université est au sommet de la montagne
- 146- le trajet comporte beaucoup de zones difficiles en vélo : des montagnes
- 147- j'habite à Magog
- 148- Je n'habite pas la région de l'UdeS
- 152- J'habite au centre-ville et le dénivelé important oblige la douche après le trajet.
- 153- Monter la côte en vélo pour se rendre à l'UDS est difficile et nécessiterais une douche
- 157- il y a trop de pentes et ça me décourage
- 163- Trajet accidenté et pas sur piste cyclable, pas d'endroit sécuritaire pour ranger mon vélo. manque de douche.
- 209- Beaucoup de côtes se rendre à l'UdeS
- 215- Le relief de Sherbrooke
- 221- Le trajet passe par la rue Galt, ce n'est vraiment pas agréable.

- 227- le relief du quartier est très abrupte, ce qui rends la montée en vélo difficile si j'utilise un moyen autre que la marche
- 228- quand il neige c'est pas le fun de prendre la côte vers l'Udes
- 278- Le vélo pour aller à l'UdeS, j'ai déjà essayé mais la côte du boulevard de l'université est bien trop difficile pour moi
- 292- Beaucoup de côtes pour le vélo!
- 302- la côte du bl Université est très escarpée!
- 324- Environnement de Sherbrooke trop vallonné
- 342- trajet difficile à vélo (beaucoup de cotes)
- 385- Trop de côtes et pas de pistes cyclables

« Distance défavorable au transport actif »

- 9- J'habite à Magog.
- 18- je demeure en dehors des limites de Sherbrooke
- 22- J'étudie au campus de Longueuil et habite à Montréal
- 26- Trop loin de mon lieu de travail
- 34- Commentaire: cela dépend des sessions ; lorsque je dois me déplacer au Campus de la santé, c'est trop loin de chez moi pour le faire à pied, Je prends donc l'autobus ces jours-là. De plus, l'hiver, c'est parfois plus difficile de marcher dans les rues, c'est moins sécuritaire avec les bancs de neige. Et j'ai souvent des paquets (sac, livres, portable...) donc je ne peux pas toujours faire les trajets à pied, Cela dépend donc de la situation, si j'ai des objets à transporter, s'il pleut ou qu'il y a des bancs de neige, etc...
- 46- J'habite en campagne - sans transport en commun- à 25km de l'UdeS
- 50- j'habite a Magog
- 56- demeure a 20 km de l'U.S.
- 58- TROP LONGUE DISTANCE
- 67- J'habite à granby et je fais l'aller retour
- 69- Si je ne pars pas de chez moi et que c'est trop loin
- 76- Je suis à l'extérieur de Sherbrooke
- 83- les trajets sont peu accessibles (en terme de proximité) de chez moi
- 94- J'habite loin pour m'y rendre à pied. Alors j'utilise plus fréquemment le transport en commun.
- 95- je demeure trop loin
- 96- demeure à environ 50 kms de l'u de s
- 100- Je demeure à l'extérieur de la ville - pas de transport en commun.
- 110- J'habite trop loin
- 114- J'habite loin
- 120- La distance me séparant de mon domicile à mon travail à l'UdeS
- 126- je n'habite pas à Sherbrooke
- 133- trop loin et trop de côtes sur le trajet, manque de temps pour la douche en arrivant
- 134- Trajet long pour se rendre à la FMSS
- 142- j'habite trop loin
- 154- J'habite à l'extérieur
- 155- Je ne peux pas marcher sur le fleuve st-laurent pour aller a Longueuil
- 158- Le trajet de Granby vers Sherbrooke
- 169- Voyageement de Valcourt
- 174- la distance à parcourir est très grande et en ce qui concerne le transport en commun, j'aurais trop de transferts à faire pour me rendre à destination
- 179- mal desservi par le transport en commun
- 186- Je précise que je viens de l'extérieur de la ville de sherbrooke. J'utilise le transport en commun à partie du Carrefour de l'Estrie

193- campus longueuil habite ville Mtl
 198- Impossible pour déplacements à partir de St-Jean-sur-Richelieu
 203- Je demeure trop loin pour me rendre autrement qu'en voiture
 212- J'habite à l'extérieur de Sherbrooke
 213- j'habite loin de d'UdeS
 214- Le trajet est trop long (40 min - 1 h)
 217- J'habite trop loin (pas de transport en commun disponible)
 224- Je travaille à la Faculté de médecine et j'habite dans l'Ouest.
 225- Valcourt - Sherbrooke 50 klm
 226- Je demeure à Magog
 231- déplacements de longue distance entre l'udeS et mon domicile
 232- J'habite à plus de 10 km de mon travail; même chose pour
 262- Je demeure à Sherbrooke et j'étudie au campus Longueuil.
 263- 19 km, c'est beaucoup!
 264- Je demeure dans l'ouest, je travaille au campus santé
 265- Les distances à parcourir sont grandes en raison que j'habite à l'extérieur de Sherbrooke
 267- Trop éloigné de l'université
 268- J'habite à l'extérieur de la ville
 270- J'habite très loin (Bromont)
 288- J'habite à 30 minutes de l'université en auto.
 285- Je vis à Québec donc il est difficile d'utiliser les transports actifs
 300- trop loin
 304- J'habite à 25 minutes de voiture.
 312- Je demeure en campagne
 318- Je demeure à l'extérieur de la ville
 343- J'habite à l'extérieur de Sherbrooke - voiture obligatoire
 344- Je n'habite pas Sherbrooke
 347- Horaire de cours variable, Je préfère étudier à la maison. parfois le trajet est trop long pour être fait à pied
 348- J'habite Candiac sur la Rive-Sud de Montréal
 356- J'habite a environ 20 km du campus...
 363- habite Orford
 368- j'habite Granby...
 371- J'habite à 200 kl de sherbrooke
 376- habite trop loin
 378- je demeure à 35 km de l'université
 381- je demeure à Montréal
 383- je demeure à l'extérieur de Longueuil
 389- j'habite beaucoup tros loin
 391- J'habite trop looin et je ne peux pas prendre le transport en commun, car celui-ci n'est pas présent dans mon environnement
 392- J'étudie au campus de Longueuil et je demeure à Beloeil loin des transports en commun
 393- J,habite à plus de 70km de l'université

« Transport interurbain insatisfaisant »

175- Transdev-Limocar a des coûts trop élevés
 176- Déjà dit, les transports en commun Magog-Sherbrooke n'existent pas et les horaires Limocar entre l'Uni et le site de Longueuil ne sont pas approprié à mes horaires de cours
 245- Prendre l'autobus doublerait le temps du trajet entre mon domicile et l'université, sans compter le montant que cela me coûterait en surplus. Mes activités

et mon style de vie ne sont pas confinés à la ville de Sherbrooke. Je suis appelée à me déplacer régulièrement en région et à l'extérieur de la région. J'ai donc absolument besoin d'une auto. Et comme je dois déjà assumer les dépenses relatives à ce mode de transport, je ne vois aucun avantage à déboursier pour un autre mode de transport qui me demanderait en plus d'allonger le temps de mes déplacements.

241- Le terminus de Transdev est situé loin de chez moi à Magog

« Logistique trop demandante »

34- Commentaire: cela dépend des sessions ; lorsque je dois me déplacer au Campus de la santé, c'est trop loin de chez moi pour le faire à pied, Je prends donc l'autobus ces jours-là. De plus, l'hiver, c'est parfois plus difficile de marcher dans les rues, c'est moins sécuritaire avec les bancs de neige. Et j'ai souvent des paquets (sac, livres, portable...) donc je ne peux pas toujours faire les trajets à pied, Cela dépend donc de la situation, si j'ai des objets à transporter, s'il pleut ou qu'il y a des bancs de neige, etc...

97- Exercice = transpiration, donc deux sets de vêtement. Aussi, la température qui ne coopère pas toujours.

98- je n'ai pas envie de me changer avant mon cours. Le froid

108- pas de douche au travail, logistique trop compliquée de changement de vêtements

140- J'arriverais ici en sueur. De plus, cela limite mes possibilités au niveau de l'habillement

160- Je ne veux prendre une douche une fois arrivée.

199- Bagages et transpiration...

206- J'ai une réunion importante et je dois être habillé de manière soignée

208- Il est trop compliqué de mettre mon vélo sur les autobus.

249- SI JE PRENDS LE VÉLO, JE DOIS PRENDRE UNE DOUCHE AVANT DE DONNER UN COURS (!)

379- C'est coûteux d'entretenir un vélo utilisé l'hiver

394- Je dois parfois faire du travail à la maison et transporter mon portable

« Mauvaise sensibilisation des automobilistes »

331- Les automobilistes ne sont pas tous sensibilisés aux droits des cyclistes

189- Les automobilistes sont imprudents

« Sommeil/paresse/manque motivation »

11- Il n'y a pas de raison

101- je suis paresseuse le matin, j'ai de la difficulté à me réveiller tôt

161- Manque de motivation

165- Rien ne m'empêche.

197- PLUS DE SOMMEIL

251- Autobus tout de même chargés aux heures de pointe et paresse.

287- Je serai fatigué pour mes entraînements

298- je devrais me lever beaucoup plus tôt pour avoir le temps de prendre une douche rendu à L'UDES

330- je veux dormir plus longtemps

364- Rien

372- Par pure paresse.

« Transport en commun négatif »

- 14- quand le transport en commun est disponible
- 15- Le trajet de l'autobus ne passe pas par chez moi
- 21- transport en commun est à 1h minimum de marche de chez moi et passe 2 fois par jour
- 29- Cours du soir, pas de réseau d'autobus à cette heure dans mon quartier
- 41- Pas de transport en commun
- 70- Absence d'autobus.
- 72- Il n'y a pas de transport en commun ou je vis
- 73- J'habite loin du travail à pied et pas de transport en commun de chez moi
- 74- Transport en commun presque absent dans mon secteur
- 93- Les lignes ne se rendent pas à mon travail.
- 102- aucun transport en commun de Bonsecours
- 109- Transfert en autobus et trop long
- 121- Transport en commun trop cher
- 122- les transports en commun sont chers et trop long
- 123- Autobus 53 n'arrête pas au Carrefour de l'estrie
- 127- le transport en commun n'est pas adapté à mon horaire de travail
- 128- et il n'y a pas de transport en commun
- 135- pas de transport en commun
- 137- J'habite à St-Élie d'Orford où il n'y a pas de transport en commun
- 141- le transport en commun ne se rend pas chez moi aux heures requises
- 143- transport en commun mal adapté / trop de temps d'attente/ mais aussi il n'y a rien de prévu lorsque je prends des cours à Longueuil par exemple
- 144- Coût par autobus est presque le même. Horaire de travail ne coïncide pas avec celui du transport en commun.
- 145- aucun transport en commun dans ma municipalité
- 174- la distance à parcourir est très grande et en ce qui concerne le transport en commun, j'aurais trop de transferts à faire pour me rendre à destination
- 187- mauvaises horaires ou plusieurs autobus à changer
- 190- je n'ai pas accès au transport en commun
- 217- J'habite trop loin (pas de transport en commun disponible)
- 219- J'habite trop loin
- 220- J'habite à l'extérieur de Sherbrooke
- 238- Il n'existe pas de transport en commun pour mon trajet.
- 242- si l'autobus passe plus souvent !
- 245- Prendre l'autobus doublerait le temps du trajet entre mon domicile et l'université, sans compter le montant que cela me coûterait en surplus. Mes activités et mon style de vie ne sont pas confinés à la ville de Sherbrooke. Je suis appelée à me déplacer régulièrement en région et à l'extérieur de la région. J'ai donc absolument besoin d'une auto. Et comme je dois déjà assumer les dépenses relatives à ce mode de transport, je ne vois aucun avantage à déboursier pour un autre mode de transport qui me demanderait en plus d'allonger le temps de mes déplacements.
- 248- Le trajet du transport en commun est mal adapté.
- 253- Je demeure à l'extérieur de la ville, où pas de transport en commun.
- 255- L'autobus passe peu fréquemment et l'horaire ne convient pas toujours à la flexibilité de mon horaire de travail
- 251- Autobus tout de même chargés aux heures de pointe et paresse.
- 257- Avec le bus, faut faire un transfert, c'est bien trop long
- 266- absence de transport en commun près du domicile
- 273- Le coût du transport en commun

274- la fréquence des autobus est insuffisante par endroit
 275- Au retour, le soir, on est fatigué et on aimerait avoir un moyen de transport un peu facilement; les correspondances ne sont pas d'appoint du côté de mon lieu d'habitation.
 297- Transport en commun non disponible
 303- transport en commun trop long temps d'attente
 311- Boulevard Université et Indiana: les autobus ne passent pas toute la journée (ie le midi).
 315- Pas de transport en commun vers ma résidence 321- J'habite à l'extérieur du circuit de transport en commun
 334- le bus passe 2x par jours chez ns
 337- Le transport en commun n'est pas disponible où j'habite (campagne)
 336- Horaire de chercheur variable. Fini souvent tard. Transport en commun trop long...
 355- Aucun transport en commun qui a un ligne directe à l'UdeS.
 360- Nous sommes très mal desservis par le service d'autobus
 373- L'autobus est trop bondée et je dois rester debout durant tout le trajet + le retour à la maison en soirée est moins sécuritaire..
 380- J'habite en campagne et le transport en commun est quasi inexistant. De plus, j'ai des horaires de travail variables
 390- parce que je dois payer plus cher pour ma passe de métro à longueuil et je trouve ça absurde
 391- J'habite trop looin et je ne peux pas prendre le transport en commun, car celui-ci n'est pas présent dans mon environnement
 392- J'étudie au campus de Longueuil et je demeure à Beloeil loin des transports en commun

« Transport en commun positif »

34- Commentaire: cela dépend des sessions ; lorsque je dois me déplacer au Campus de la santé, c'est trop loin de chez moi pour le faire à pied, Je prends donc l'autobus ces jours-là. De plus, l'hiver, c'est parfois plus difficile de marcher dans les rues, c'est moins sécuritaire avec les bancs de neige. Et j'ai souvent des paquets (sac, livres, portable...) donc je ne peux pas toujours faire les trajets à pied, Cela dépend donc de la situation, si j'ai des objets à transporter, s'il pleut ou qu'il y a des bancs de neige, etc...
 54- j'aime me déplcer soit en autobus ou avec mon auto
 55-Transport en commun lorsqu'il pleut abondamment
 71- mon seul moyen de transport est l'autobus (pas d'auto)
 94- J'habite loin pour m'y rendre à pied. Alors j'utilise plus fréquemment le transport en commun.
 186- Je précise que je viens de l'extérieur de la ville de sherbrooke. J'utilise le transport en commun à partie du Carrefour de l'Estrie
 204- je peux lire dans les transports en commun
 272- j'effectue tous mes déplacements en transport actif, toutefois sur les très longues distances j'opte pour le transport en commun
 277- je me déplace toujours en autobus
 281- mélange de déplacement actif et de transport en commun
 317- je travaille durant mes déplacements en autobus
 322- je combine marche et T en commun
 326- Nous utilisons l'auto et le transport en commun pour nos cours à l'US
 352- Je suis loin de l'UdeS, je dois donc prendre le bus
 387- étudiante à UTA de sept. à avril, me rends en autobus et rentre à pied

« Manque d'équipement i.e vélo »

- 30- je ne possède pas encore de vélo
- 36- Je n'ai pas de vélo
- 47- mon vélo est brisé
- 63- Je ne peux pas ranger mon vélo à mon appartement, donc pas de vélo
- 78- je dois acheter un vélo
- 125- Je n'ai pas l'équipement (vélo) à Sherbrooke
- 159- Je n'ai pas de vélo
- 218- Je n'ai pas de vélo
- 252- Je n'ai pas de vélo
- 299- Je n'ai pas de vélo
- 307- je n'ai pas de vélo
- 367- Je n'ai pas de vélo ou de patin à roues alignées

« Habite sur le campus/près »

- 31- je réside à l'UdeS
- 57- J'habite sur le campus
- 61- J'habite aux résidences de l'UdeS
- 113- Je demeure sur le campus
- 195- J'habite sur le campus.
- 234- habite à proximité
- 261- Je suis très près de l'université

« Autres »

- 54- j'aime me déplacer soit en autobus ou avec mon auto
- 84- la pollution (gaz des voitures et chauffage au bois) provoque des crises
- 107- je suis retraité
- 111- Campus de Longueuil
- 132- je me rends chez-moi rarement après le travail
- 167- conjoint qui conserve le véhicule
- 171- Ne s'applique pas
- 181- Je ne possède pas de voiture
- 183- J'utilise le transport en commun quand je suis trop fatiguée
- 192- AU CHUS!!!
- 200- beaucoup d'activités
- 211- de mai à octobre j'habite à Québec ou je ne vais pas très souvent à l'université
- 250- je travaille à la FMSS et non au campus principal
- 254- En fait c'est une contrainte, je n'ai pas de véhicule.
- 269- Je n'ai pas à me rendre à l'UdeS car je travaille à la faculté de médecine au CHUS
- 289- je ne fréquente pas l'UdeS
- 295- J'étudie au CHUS...
- 306- Au Campus de la santé on a pas beaucoup de choix.
- 316- urgence médicale
- 323- mais éventuellement...
- 328- Je suis des cours à Longueuil
- 354- Ma formation est offerte dans mon lieu de travail
- 362- Respirer l'air du boulevard Université à l'heure de pointe

ANNEXE – 14

ACTIONS MUNICIPALES

*#15. Quelles actions pourraient être entreprises au niveau municipal pour vous encourager à utiliser les modes de déplacement actifs pour vous rendre à l'UdeS? Veuillez choisir un maximum de 3 options.
Autre, précisez*

« Amélioration service de transport en commun »

- 1- Une navette aux 10 minutes, fiable, entre l'université et la station du dépôt en passant par Jacques-Cartier et King. Pas des bus aux heures qui sont parfois 5 minutes en avance et parfois 12 minutes en retard!
- 5- transport en commun accessible
- 8- plus de disponibilité pour la fréquence des autobus sts
- 22- transport en commun
- 24- avoir un transport en commun près de chez moi
- 29- Autobus aux heures entre Bromptonville et UdeS plus directement
- 31- Augmenter la fréquence des autobus dans mon secteur
- 38- Horaire d'autobus en soirée de et vers quartier Beauvoir à Brompton
- 43- Horaire plus tard, horaires plus rapprochées le soir
- 46- Meilleurs trajets d'autobus
- 49- trajets d'autobus moins longs.
- 55- Qu'un service de bus passe chez moi
- 59- Avoir un horaire de transport en commun (autobus) plus près de la maison et plus accommodant
- 67- avoir un arrêt d'autobus qui se rend directement à l'université plus près de chez moi.. je dois soit marcher 15 minutes pour me rendre à l'arrêt ou faire 2 transferts.. c'est long et plate à faire donc je prends mon auto
- 69- AUTOBUS DANS MON SECTEUR COMPATIBLE AVEC L'HORAIRE
- 70- Des horaires et des parcours plus agréables pour les autobus dans la région de St-Élie d'Orford
- 73- Augmentation des fréquences d'autobus pour un trajet direct
- 81- Un meilleur système de transport en commun (fréquence des passages)
- 83- Malgré une petite distance entre mon domicile et UdeS le transport en commun n'est pas toujours accessible (coin Galt et boul de l'université, côté de la 410)
- 84- transport en commun adéquat et plus fréquent
- 86- Transport en commun Pres de la maison
- 92- un transport en commun rapide et efficace !
- 106- l'autobus
- 107- Augmentation du service d'autobus
- 108- transport en commun plus étendu dans Rock Forest
- 121- Avoir un arrêt d'autobus près de mon travail
- 122- meilleur trajet et horaire des autobus
- 125- Meilleur service de la STS dans Rock-Forest
- 127- ligne de bus direct Carrefour - CHUS
- 132- Transport en commun avec un horaire adéquat
- 138- Autobus Spécial étudiant Fleurimont-UdeS à l'année
- 147- Arrêt du train de banlieu au Terminus de Longueuil
- 148- Le système fiable de la STS
- 150- des autobus qui passent plus près de chez moi

151- transport en commun gratuit et possibilité de stationnement dans un endroit public pour prendre l'autobus jusqu'au campus
 153- Un service d'autobus entre mon domicile et l'UdeS
 154- Transport en commun moins dispendieux
 156- baisse du prix des transports en commun
 157- Autobus 53 arrête au Carrefour de l'estrie
 164- avoir des trajets menant à l'université sans 12 transfert
 170- Ligne de transport en commun inexistante
 177- Amélioration des trajets d'autobus, fréquences
 144- Éducation et sensibilisation des chauffeurs d'autobus
 172- Carte d'autobus gratuite, déneigement des voies cyclables
 179- meilleur transport en autobus à st-élie-d'orford
 180- Autobus gratuite pour les employés de l'UdeS ou de la FMSS (Le CHUS y ont droit)
 181- transport en commun rapide
 182- Le professionnalisme des chauffeurs de bus devrait être contrôlé
 190- plus d'heures disponibles pour le transport en commun où j'habite
 191- transport en commun bien organisé, propre, agréable et FIABLE à prix correct.
 194- Baisser le coût du transport en commun et mieux organisé (bus plein, ne se rend pas à Lennoxville!!!
 200- réduction des coûts (bus vs stationnement)
 222- faciliter le déplacement en bus fleurimont- UDES hors des heures de bureau (étudiant de soir à temps partiel)
 223- meilleur système de transport en commun
 226- circuit d'autobus direct
 241- transport en commun ville de sherbrooke gratuit ou tarif préférentiel - Plus de place et de fréquence dans les horaires
 242- Plus de disponibilités dans les transports en communs (plus d'heures disponibles)
 244- Il faudrait un système de transport en commun à partir de ma résidence (St-Jean-sur-Richelieu)
 246- Carte d'autobus gratuite pour les employés de l'U de S
 255- Avoir un mode de transport aux heures de pointe entre Sherbrooke et les municipalités environnantes
 248- Endroits sécuritaires pour placer et barrer les vélos sur le campus; Rabais sur la passe d'autobus pour les employés.
 258- avoir des horaires de bus plus variés pour le campus chus
 259- Support à vélo sur les autobus durant l'hiver
 264- Meilleur circuit d'autobus pour se rendre au campus de la santé à partir de Rock Forest
 273- Meilleure efficacité du transport en commun (trajets, horaires)
 282- trajet d'autobus près de chez moi sans transfert
 283- Offrir de nouveaux trajets.
 287- plus d'autobus
 290- Plus grande fréquence de passage des autobus.(la 8 de la Faculté de médecine à UDES)
 292- Bus direct campus principal et FMSS
 304- Faire en sorte que les trajets de bus soit plus courts pour éviter de faire 2h de bus par jour pour une petite commission.
 308- Bus direct, de St-Élie à UdeS
 309- Meilleur service de transport en commun
 317- service de transport en commun à partir de là où j'habite
 327- Le coût du transport en commun
 331- encourager le transport en commun en diminuant le prix des vignettes, comme au CHUS

- 332- Avoir des trajets d'autobus qui se rendent chez moi. À Deauville, dans mon secteur, je n'ai AUCUN autobus.
- 343- Transport en commun jusqu'à mon domicile avec horaire plus fréquents
- 351- avoir autobus dans mon village
- 353- l'autobus ne passe pas près de chez moi, serait intéressant d'avoir le transp. en autobus
- 357- avoir l'autobus de ville près de chez moi
- 361- Disponibilité du transport en commun
- 362- ajout de bus le matin et le soir sur les trajets
- 369- plus d'autobus
- 371- Boulevard Université et Indiana: Autobus qui passe toute la journée.
- 374- horaires plus fréquents d'autobus
- 378- Vu que j'habite trop loin, une seule option sera le transport publique
- 386- Circuit d'autobus moins long
- 387- Boulevard Université et Indiana: Autobus qui passe le midi
- 392- diminuer le coût du transport
- 397- Meilleur service d'autobus, ne pas perdre 1 minute
- 399- que les emplacements pour prendre l'autobus soient aménagés
- 403- plus de bus
- 404- Avoir accès à du transport en commun
- 415- meilleur circuit des autobus
- 427- horaire d'autobus plus fréquent sur ch. Sainte-Catherine
- 429- Offrir un rabais pour la carte d'autobus si on la prend pour tout l'hiver seulement, et non pour toute l'année
- 436- Autobus moins bondée + trajet de soirée + sécuritaire = plus près de ma résidence.
- 440- Ne s'applique pas, sauf transport autobus fiable
- 454- Modifier ou ajouter des trajets d'autobus
- 456- Autobus plus régulier près de chez nous
- 457- avoir plus d'un autobus passant dans mon quartier au lieu d'un autobus au heure et quart
- 460- Une ligne de transport en commun régulière entre le Carrefour et UdeS qui passe par la King.
- 461- gratuité du transport en commun
- 462- faire en sorte que les gens qui habitent montréal ne doivent pas payer plus cher quand ils veulent prendre le métro pour rentrer à montréal
- 464- Bus jusqu'au train de banlieu et train de banlieu opérationnel les weekends
- 465- rien
- 466- transport en commun
- 467- meilleur horaire des autobus

« Amélioration du service de transport interurbain »

- 11- Prix vraiment réduit sur billets Limocar et horaires souples et multiples d'aller et retour
- 13- De Montréal centre à Longueuil; du Canton d'Orford au campus principal, dans les deux cas les circuits sont à améliorer
- 40- Train entre les villes ayant déjà un rail
- 56- Planter un trajet d'autibus destiné aux étudiants et aux employés de l'UdeS au départ du village de Stoke.
- 58- transport en commun entre magog et sherbrooke abordable, régulier et accessible
- 120- transport en commun de Valcourt - Bonsecours - Sherbrooke

160- plus d'autobus entre east-angus et sherbrooke
 171- utiliser de nouveau le réseau de train vers Scotstown
 192- Offrir davantage d'heures de services pour le transport interurbain
 198- Transport en commun moins cher entre Magog et Sherbrooke et infrastructure cyclable menant au terminus d'autobus de Magog
 199- Offrir un service de transport qui fera le trajet de chez moi (Granby) à Sherbrooke
 208- Navette endroits stratégiques pour gens extérieurs de Sherbrooke
 209- Autobus plus rapide entre Brompton et l'UdeS
 215- Transport interurbain pratique et réservé aux employés de l'UdeS
 255- Avoir un mode de transport aux heures de pointe entre Sherbrooke et les municipalités environnantes
 229- Autobus faisant la navette Windsor, Brompton, Sherbrooke
 238- Venant de l'extérieur le mode de transport actuel fait mon affaire. Mon souhait serait que les moyens de transport en commun soient généralisés pour des plus longs trajets.
 239- autobus qui part de Bromptonville et qui va à l'UdeS
 272- autobus entre Magog et Sherbrooke
 277- Autobus intercity
 286- Navette entre le terminus Transdev et le centre-ville de Magog
 289- réduire le coût du transport commun avec limocar
 318- Avoir un transport en commun qui part de Bromptonville et se rend à l'université
 323- Transport interurbain régional
 338- Avoir un transport en commun de ma ville à l'UdeS
 355- seuls des transports en commun fiables hors ville seraient une solution
 372- Autobus de Magog à Sherbrooke
 375- Transport en commun régional
 377- De meilleurs tarifs étudiants pour les liaisons Montérégie-Sherbrooke
 418- Avoir une ligne directe de Bromptonville à l'UdeS.
 423- Navette entre Magog et UdeS
 441- Instauration d'un système de transport en commun pour l'extérieur de Sherbrooke

« Amélioration du réseau cyclable utilitaire »

2- Avoir au moins une piste pour vélo de route* à travers le mont Bellevue (capus - stationnement d'unant). *Piste résistante aux intempéries (gravier fin très compact ou asphalte)
 33- Piste cyclable sécuritaire menant au campus de la santé
 42- Infrastructure cyclable menant DIRECTEMENT à l'UdeS (éviter les détours)
 47- Infrastructure cyclable menant à l'UdeS campus de la santé
 51- Infrastructure cyclable menant au campus de la santé
 54- Une piste cyclable entre le carrefour quatre-saisons et le CHUS (soit le campus est de l'UdeS)
 79- infrastructure cyclable menant au campus de la santé
 94- Infrastructure cyclable menant au campus de la Santé
 95- Infrastructure cyclable et piétonne menant au campus de la santé
 96- Garder les pistes cyclables praticables même l'hiver
 145- Infrastructure cyclable menant au CHUS
 159- Améliorer les infrastructures cyclables à Sherbrooke
 172- Carte d'autobus gratuite, déneigement des voies cyclables
 176- problème pour traverser la rivière et l'autoroute, ça rallonge passablement en vélo, je demeure à St-Élie
 178- piste cyclable (qui n'arrête pas au milieu de l'artère) vers faculté de médecine
 184- Une piste cyclable sur le pont Jacques-Cartier

185- Asphalte utilisable près de l'université (c'est un peu inconfortable de rouler sur les routes à proximité de l'université)

203- Accès plus facile pour la FMSS

210- Un système d'infrastructure cyclable cohérent, ne partageant pas les pistes principales avec piétons et patins (lac des nations) et évitant les intersections non-sécuritaires avec les voitures (St-Élie D'Orford et secteur universitaire)

212- Piste cyclable allant au CHUS à Brûlotte

237- trajet UdeS-Lennox sans passer par le centre ville

243- Entretien des pistes cyclables en hiver

249- Infrastructure cyclable tout le long du bld Université! Diminution de la vitesse sur le bld Université à 50 au lieu de 70. Moins d'espaces de stationnement et plus d'espaces sécurisés pour vélos, des BIXIS à SHERBROOKE

251- Chemin direct et sécuritaire vers la FMSS

253- piste cyclable alphalté

261- Une voie cyclable et piétonne à la hauteur du pont de la 410 comme on voit sur le pont de Boston. Cela aiderait à atténuer l'effet du relief. Le matin, je pars en vélo à la hauteur du Carrefour pour descendre vers la rivière pour ensuite remonter vers l'UdeS et même trajet le soir. Je sauverais facilement 15 min matin et soir en évitant les côtes.

269- réfection des rues

276- Infrastructures SÉCURITAIRES permettant de se rendre au campus de la santé a vélo

283- Offrir de nouveaux trajets.

302- accès au campus de longueuil en vélo

303- Accès cyclables sécuritaires pour se rendre au CHUS

314- finir la piste cyclable jusqu'à la 410 (à partir de la gare)

324- Mieux dégager les rues durant l'hiver pour permettre de circuler en vélo.

328- Sécurité des déplacements à pied ou à vélo sur les routes secondaires

334- Faire une piste cyclable sécuritaire et appropriée pour un vélo de route entre Magog et Sherbrooke.

340- infrastructure vers le chus

344- Sécurité des déplacements à pied ou à vélo aux grandes artères et intersections...

348- Infrastructures cyclables sécuritaire pour accès CHUS

349- Je pourrais rêver d'une piste cyclable directe de Verchères à Longueuil, car en ce moment il n'y a rien de directe et il y a plein de détour et la piste de longueuil sur le bord de l'eau n'est pas sécuritaire

356- Infrastructure cyclable sécuritaire aux arrêts d'autobus interurbains

376- infrastructure cyclable reliant le réseau actuelle au CHUS fleuriront

400- améliorer les pistes cyclables(pas de courbes à 90 degrés) moins de vitesse sur les pistes cyclables

405- Il serait judicieux d'ajouter des questions quant au campus de la santé... Le corridor n'est pas pareil pour s'y rendre que vers le campus principal

407- infrastructure cyclable au campus santé

449- Pavement de la piste cyclable près de la 410

459- Pour mes déplacements en bicyclette je voudrais me sentir plus en sécurité sur les routes et rues de Sherbrooke

« Amélioration des infrastructures pour le transports actifs »

6- rack à vélo sécuritaires près de l'université

7- Une piste de ski de fond

10- douches au lieu de travail

12- des douches

16- Plus de trottoirs dans la ville! Maintenant Sherbrooke est fait juste pour les automobilistes. Y doivent être les trottoirs le long de toute les rues!
 20- meilleur aménagement pour le campus Longueuil
 21- J'aimerais qu'il soit possible de se rendre à l'UdeS par patin à roues alignées
 25- rangement sécuritaire et surveillé
 36- Lien campus / 3it-CTA à pied nécessaire
 44- Plus de trottoirs sur le campus. EX: à l'entrée des autobus rue bachand/Univ.
 53- Douches
 57- je suis au campus de Longueuil je ne peux pas traverser le pont à pied
 61- Espace sécurisé pour vélo à l'Université et dans le parc Innovation
 62- avoir une piste cyclable pour des patins à roues alignées
 74- À Longueuil c'est dur de changer le pont. Au mieux mettre des douches disponible pour pas arriver en sueur au cours.
 87- douche au JS Bourques
 88- la possibilité de prendre une douche à la faculté en arrivant au travail le matin.
 93- avoir plus facilement acces a un endroit pour mettre os patins a roualignées, notre casque etc.
 100- Location de vélo, roller... plus accessible.
 102- J'avais comme information que le patin à roues alignées est interdit à l'extérieur des pistes cyclables. C'est la raison pour laquelle je n'y vais pas en Rollerblade.
 103- vélos de style BIXI
 104- pistes cyclables pour patins à roues alignées
 113- Un parc vélo bien protégé sur le campus avec un toit
 115- améliorer la sécurité (ex. : trottoir sur la rue de Verdun)
 129- Lien cyclable entre l'école de musique et la bibliothèque
 130- Qualité de l'asphalte des routes qui sont dans un état pitoyable!
 134- douches accessibles au travail
 135- Service de vestiaire - douche (FMSS)
 140- Des espaces avec douche dans les facultés.
 141- endroit pour mettre à l'abri mon vélo de la pluie et neige
 142- Il pourrait y avoir un sentier dans le bois qui relierait l'UdeS au développement de la rue Indiana
 146- Douches à l'Université
 152- trajet de ski de fond
 169- installer des douches à Longueuil
 175- Je demeure dans le quartier ouest et la seule chose qui manque est un trottoir ou un corridor sécuritaire particulièrement en hiver
 183- Douches accessibles dans ma faculté.
 188- Service de douches à l'arrivée au travail
 216- Plus de douches et de vestiaires
 221- Installer des douches ! (surtout au parc innovation)
 227- Espaces pour vélo près des facultés
 247- vélo adapté pour bagages et douche
 248- Endroits sécuritaires pour placer et barrer les vélos sur le campus; Rabais sur la passe d'autobus pour les employés.
 249- Infrastructure cyclable tout le long du bld Université! Diminution de la vitesse sur le bld Université à 50 au lieu de 70. Moins d'espaces de stationnement et plus d'espaces sécurisés pour vélos, des BIXIS à SHERBROOKE
 260- Espaces pour vélos sécurisés près du lieu de travail
 262- faire respecter les traverses pour piéton aux alentours de l'université. Elles ne sont presque jamais respectées (les voitures n'arrêtent pas), pourtant, c'est 100\$ d'amende.
 263- Douches accessibles sans frais
 267- Des douches dans la faculté des sciences
 269- réfection des rues

284- Plus de trottoir sur le campus. Surtout où il y a l'entrée exclusive des autobus pour se rendre jusqu'au pavillon K1.
 288- Douches et endroits sécuritaires pour entreposer les vélos
 294- accès à des douches sur mon lieu de travail
 296- Accès aisé à des douches; endroits sécurisés pour laisser les vélos
 297- Abris pour vélos sur le campus
 306- Des activités pour apprendre à réparer son vélo
 310- Rollerblading paths
 312- Rendre gratuit l'accès au stationnement souterrain du campus Longueuil pour les utilisateurs de vélo.
 326- Douches accessible près de mon lieu de travail. Pas seulement au centre sportif.
 328- Sécurité des déplacements à pied ou à vélo sur les routes secondaires
 333- accès à des douches au campus de la santé
 336- Installation de douches au campus de Longueuil.
 342- Douches accessibles au lieu de travail
 344- Sécurité des déplacements à pied ou à vélo aux grandes artères et intersections...
 350- espaces pour vélos sécurisés près des bâtiments où l'on travaille.
 368- Comme je fais le trajet parfois 4 fois par jour, je peux vous dire que des structures permettant de traverser le boul. Université en sécurité seraient le bienvenue. Le soir, le soleil est aveuglant pour les conducteurs se dirigeant vers Rock-Forest. Ils ne voient pas toujours les feux de circulation ou s'il y a des piétons.
 379- create the place for parking bicycles at the university, carrefour, So that people can use both bus and velos
 390- Support à vélos sécurisés près des lieux de travail / école.
 393- Plus de douches
 395- Routes plus sécuritaires pour faire du patin à roues alignées (moins de craquelures et de pentes abruptes)
 401- avoir accès à des vélos payant comme à MTL puisque je n'ai pas de vélo ni de place pour en entreposer un
 408- accès à douche à l'hôpital
 409- Endroit pour ranger mon vélo plus sécuritaire à la faculté de génie
 410- trottoir plus large pont Jacques Cartier
 419- Infrastructure tant pour le campus principal que la FMSS au CHUS
 420- Salles de bain, lieux pour se changer et casiers disponibles près des endroits où on peut placer nos vélos.
 424- Douche rapidement accessible dans ma faculté (aller-ret. au centre sportif grève beaucoup de temps)
 426- place sécuritaire à mettre des ski de fonds
 433- Espaces pour vélos sécurisés et douches dans l'édifice où je travaille.
 442- stationnement incitatif avec plus de places

« Vélos en libre accès »

27- Vélos en libre accès
 174- bicyclette disponible en ville de type bixi.
 214- Bixi
 225- Service de location de vélos ou rabais sur les vélos
 249- Infrastructure cyclable tout le long du bld Université! Diminution de la vitesse sur le bld Université à 50 au lieu de 70. Moins d'espaces de stationnement et plus d'espaces sécurisés pour vélos, des BIXIS à SHERBROOKE
 293- bixie
 339- vélo disponible du type Bixi

- 431- Un service de location / prêt de vélo pour l'hivers
- 438- vélo partages, groupe de covoiturage, ou groupe de déplacement actif selon les secteurs
- 444- avoir accès à un vélo

« Avoir accès à une plate-forme de covoiturage »

- 219- Une liste des travailleurs qui se déplacent par ville
- 257- covoiturage encouragée svp!!!
- 271- Liste informatisée pour le co-voiturage
- 275- covoiturage, rendre accessible une liste de noms de personnes intéressées du voisinage
- 354- co-voiturage
- 438- vélo partages, groupe de covoiturage, ou groupe de déplacement actif selon les secteurs

« Système de récompense/incitatifs financiers »

- 18- PRIMES
- 71- Payez la différence de prix d'un appartement près de l'université pour que je me rende à pied :)
- 388- me payer
- 450- Ce qui m'encourage de prendre mon vélo c'est le fait que les stationnements sont payants à L'U de S
- 451- Subvention pour acheter vélo électrique.
- 452- Subvention vélo électrique

« Avoir une place au CPE de l'UdeS »

- 128- Je dois aller porter mon garçon à la garderie donc avoir une place au CPE ici m'inciterais à le faire
- 265- plus de cpe à proximité de l'Université ou sur le campus
- 345- place à la CPE

« Aucune action/déjà correct »

- 3- Je me rends au bureau à pied via le mont Bellevue et j'apprécie donc les infrastructures mises en place
- 4- cela me prend une heure en voiture me rendre à l'université. Ainsi, aucune action pourrait me permettre d'utiliser un déplacement actif, malgré le fait que j'aimerais beaucoup. La ville est déjà très bien au niveau de l'accessibilité des moyens.
- 64- le transport en commun est très bien chez moi
- 85- prenant déjà l'autobus à l'année longue; pas besoin de marcher plus
- 131- aucune
- 211- J'adore marcher dans le parc du Mont Bellevue pour me rendre à l'UdeS
- 18- Pas besoin d'incitatif.
- 224- tout est en place pour le vélo et la marche..
- 232- aucune
- 234- Les mesures sont déjà en place. Je n'ai pas les moyens d'apporter mon vélo personnel de mes parents à mon domicile temporaire à Sherbrooke. Le sac d'école est un encombrant...
- 256- Le problème ne concerne pas les infrastructures autour de l'UdeS (campus Longueuil), mais bien entre mon domicile et l'UdeS (trop loin, peu sécuritaire)

291- je trouve les installations présentes adéquates
299- J'habite à 11 km, je marche pour prendre le bus
417- je suis satisfaite du métro et autobus et ma voiture à l'occasion
443- J'aime bien utiliser le transport en commun
455- La sécurité entre le campus principal et le Parc Innovation peut être un argument pour certains, mais pour ma part, je n'y vais jamais. Bref, le reste serait une dépense superflus quand à moi... Il suffit de marcher ou de prendre son vélo quand on veut bouger. Sinon, on prend le bus ou la voiture en dernier lieu.
458- en ce qui me concerne tout est ok

« Utilise le transport actif »

32- J'ai déjà indiquer que j'effectuais mes déplacements de manière active
235- J'effectue tous mes déplacements en transport actif.
311- aucune, je le fais déjà
337- je ne fais que du déplacement actif
383- Je marche toujours à l'UdeS
385- je crois avoir adopté les bonnes habitudes depuis 2008
430- Ne s'applique pas :j'utilise les déplacements actifs
437- Je suis déjà un adepte de la marche pour me rendre au travail
439- j'effectue tous mes déplacements en transport actif

« Éliminer les côtes »

23- éliminer le relief accidenté de Sherbrooke
37- moins de cotes pour le vélo sinon à pied fait bien l'affaire
91- Moins de pentes
101- Moins de pentes puisque je suis en patin. Ce n'est pas remédiable.
117- aplanir la ville de Sherbrooke ;o)
163- Détruire la coline universitaire pour mettre l'université au même niveau que mon logement.
197- Aplanir Sherbrooke
319- Les côtes...
329- Avoir une université qui n'est pas en haut d'une colline
412- Aplatir le Mont Bellevue :-)

« Habite près de l'UdeS »

14- J' habite a 10 minutes a pieds de l'Udes
39- je réside à l'UdeS
114- rien ne pourrait m'inciter plus je suis trop près pour utiliser un autre moyen de transport que la marche
123- Je marche déjà vu la proximité de ma maison de mon lieu de travail

« Distance défavorable au transport actif »

15- j'habite trop loin (et en campagne)
17- J'habite trop loin (Eastman)
28- Je demeure à Windsor, trop loin pour venir autrement qu'en voiture
30- trop loin pour marche et vélo
35- Aucun, comme je demeure à plus de 45 km de l'UdeS

41- Je travaille à la FMSS et je vis dans le secteur Rock Forest. Faite le calcul maintenant!

45- Si je déménage et que je me rapproche du campus de la santé, je pourrais envisager d'y aller à vélo ou à pied

48- Trop longue distance...

50- n.b.: Je réside à Sawyerville.....

52- J'habite à 40 km. du campus (trajet trop long)

60- trajet plus court

66- déménager

68- j'habite à plus de 20km du travail

75- 87km de distance entre ma résidence et l'UdeS pour l'aller simple

77- La distance pour accéder à la FMSS ne facilite pas les autres modes de transport

89- je suis a mtl alors aucun n'est possible

90- Je demeure trop loin (granby)

97- Chacune des réponses ci-haut sont valables mais j'habite trop loin de l'UdeS pour m'y rendre en vélo ou à pied.

99- Distance entre résidence et UdeS = 100 km

105- aucun j'habite juste trop loin

109- demeure trop loin

110- Déménager près de l'université

116- loger plus près.

119- J'habite trop loin par contre être plus proche je marcherais volontier

126- je reste à 25 km de l'U de S je ne peux pas prendre d'autre moyen de transport

133- Rien, j'habite trop loin

136- parce que trop loin

137- Distance trop grande entre la maison et le travail - Campus de Longueuil

139- je demeure à l'extérieur de Sherbrooke

143- trop loin - campus de la santé

149- je reste trop loin!

155- si je restais en ville ce serait différent

158- aucun j'habite vraiment trop loin

161- Déménager plus près de mon lieu de travail

162- je n'habite pas à Sherbrooke

165- J'habite à 79 kilomètres

187- Trajet trop long...

189- n/a je reste trop loin

193- J'habite loin 50 km...

195- Ne s'applique pas puisque je demeure à Richmond

204- Je demeure à Magog; aucune de ces actions ne s'applique.

205- je travaille à la faculté de médecine et demeure à Rock-Forest

206- Je vis trop loin pour même penser à utiliser un mode actif

207- demeure à Magog

213- J'habite trop loin...

202- J'habite trop loin, même si une infrastructure cyclable ou piétonnière existait

217- il faudrait que je change d'appartement pour être plus proche de l'université

220- C'est trop loin

230- J'habite trop loin

231- J'habite à Mascouche, donc loin de Longueuil

250- J'habite trop loin et dans une communauté trop petite pour que ce soit possible

254- Il m'est impossible d'utiliser un mode de déplacement actif, car j'habite à l'extérieur de la ville.

256- Le problème ne concerne pas les infrastructures autour de l'UdeS (campus Longueuil), mais bien entre mon domicile et l'UdeS (trop loin, peu sécuritaire)

266- J'habite trop loin....Weedon

268- J'habite trop loin de l'UdeS
 270- Je travaille à la Faculté de médecine et j'habite dans l'Ouest.
 274- Je suis trop loin
 278- J'habite à l'extérieur donc ce n'est pas possible
 279- Rien ; j'habite à une heure de route de l'UdeS
 280- je ne reste pas à Sherbrooke
 281- j'habite à 45 minutes de voiture
 285- aucune mesure car j'habite à environ 40 km de l'université
 298- Dans le cas de l'Université de Sherbrooke, même si j'habite à 15 minutes à pied, il est pour moi plus avantageux d'utiliser ma voiture.
 295- je demeure à plus de 20 km sur une route donc les automobilistes non pas beaucoup de respect pour les vélos ou piétons
 305- Habiter plus près de l'université
 307- Rien pour moi. Je demeure à Lac-Mégantic
 313- Rien deci haut car j'habite trop loin
 315- Je demeure dans l'ouest, je travaille au campus santé
 316- Difficile à dire, ne suis pas à Sherbrooke
 320- Rapprocher la FMSS
 325- descendre le prix des maisons afin que je déménage de Québec vers Mtl !
 347- difficile compte tenu de la distance
 352- ne s'applique pas, le trajet est trop éloigné de mon domicile
 370- Je ne suis pas dans la même municipalité que l'UdeS
 373- je demeure à la campagne, impossible de venir à la marche
 380- Ne demeurant pas à Sherbrooke, il devient difficile d'utiliser des moyens autres que la voiture
 382- aucune distance trop longue
 384- Je demeure à 40 kilomètres de mon travail
 391- Je demeure trop loin de l'UdeS et mes enfant doivent aller à l'école
 394- Le manque de temps et la longueur du trajet sont les principales raisons
 396- Aucun car je ne suis pas à Sherbrooke
 402- Je n'habite pas à Sherbrooke
 406- Je suis en campagne reculé, aucun de ses choix ne change ma situation
 411- Pour l'instant aucun car j'habite à Granby et fréquente le campus de Longueuil.
 414- J'habite Candiac sur la Rive-Sud de Montréal
 425- habite Orford
 428- J'habite à la campagne, trop loin pour autre chose que mon auto
 435- je demeure à l'extérieur de la région de Sherbrooke
 445- J'habite à 1h30 de l'Université et je ne peux le trajet autrement.
 447- Le trajet est trop long
 434- déménager
 453- distances trop importantes - 35 km
 463- J'habite trop loin et j'ai besoin de ma voiture pour mon travail

« Difficulté à faire le trajet en transport actif/désagrément physique »

65- Pas facile pour moi de faire le trajet à pied ou à vélo
 166- C'est l'hygiène qui est un grand facteur pour moi (15 minutes de vélo, la sueur). Rien en lien avec le milieu municipal.
 252- à cause de ma condition physique
 365- je suis à mobilité réduite
 389- nous n'avons pas le choix nous sommes âgés

« CHUS »

34- SVP appliquer pour le campus de la santé aussi

63- je dois me rendre au CHUS et non pas au campus principal...
 112- Ne pas oublier le campus de la santé de l'UdeS (accessibilité intercampus)
 168- Précision : Je travaille UdeS Campus Santé
 196- Pas seulement l'UdeS, le campus de la santé aussi.
 240- AU CHUS!!!
 245- mon travail est au CHUS-Fleurimont
 300- CAMPUS DE LA SANTÉ!!!!
 322- Je n'ai pas à me rendre à l'UdeS car je travaille à la faculté de médecine au CHUS
 330- Le campus Santé n'existe pas??????
 358- J'étudie au CHUS...
 360- SVP Penser au campus de la santé!!!
 364- rien vraiment pour les employés au Campus de la santé
 366- Le campus de la santé
 398- Us = CHUS
 416- il ne faut pas oublier le monde de la faculté de médecine
 421- CHUS

« Autres »

19- Impossible à faire dans mon cas
 26- La possibilité de rouler en cart électrique (Golf) en ville. Il faut être un peu réaliste avec le vélo on est dans un climat nordique avec de la pluie et des températures qui fluctuent beaucoup cela permettrait de couvrir près de 9 mois de l'année à l'abris de intempérie.
 72- Non applicable
 76- je suis convaincue mais impossible avec mon travail
 78- Je suis déjà encouragée en raison des bienfaits pour l'environnement et des économies effectuées (frais de stationnement, coût du gaz)
 80- S
 98- Moins de chauffage au bois, feu de camp ou autre pollution (asthme)
 111- Sans objet
 124- Toutes ces réponses
 167- Horraire plus flexible
 173- Avoir au moins 1h15 disponible chaque matin...et chaque soir
 186- Campus de Longueuil
 201- la téléportation
 228- Je vous répondrai lorsque vous aurez arrêté de considérer que tout votre personnel demeure dans la très moche ville de Sherbrooke (opinion personnelle quant à l'urbanisme de cce bled)
 233- il faudrait un horaire fixe ce qui n'est pas possible
 236- AVOIR DES COOPÉRATIVES D'habitation proche de l'Udes.
 301- manque de place de stationnement sur le campus
 321- Développer un véhicule monoplace tel un vélo couvert, à assistance électrique avec autonomie de 30km+ et pouvant circuler sur nos pistes cyclables...
 335- ne s'applique pas
 341- réduire les cout de stationnement :O
 346- ne me concerne pas
 359- stationnement payant et peu disponible
 363- Avec 3 enfants à 3 garderies différentes, c'est mission impossible...
 367- deux ordinateurs un à la maison et l'autre au bureau
 381- Météo favorable
 413- logis a proximité de l'université avec bail de 4 mois. (C'est de plus en plus rare

422- Ce que j'ai sélectionné ci-dessus correspond à des améliorations qui pourraient selon moi être amenées.
432- le temps n'est pas toujours accessible.
446- Ne s'applique pas
448- sans objet

ANNEXE – 15

SÉCURITÉ

#16. Lorsque vous effectuez un déplacement en mode actif pour vous rendre à l'UdeS, le considérez-vous comme étant sécuritaire? (Réponses multiples)

Autre, précisez

« Comportements défavorables des automobilistes »

5- Les automobilistes ne font pas leur arrêt complet

6- Les automobilistes ne respectent pas toujours les feux de circulation et ça devient dangereux de traverser le boul. Université et sur le campus, les automobilistes n'arrêtent pas pour faire passer les piétons

26- Comme mentionné dans les réponses aux questions précédentes, cela dépend. Pendant les mois d'hiver lorsque les trottoirs ne sont pas dégagés et qu'il faut marcher dans la rue (ou dans des zones carrément sans trottoir), c'est inquiétant, et pas assez sécuritaire pour les piétons. Les automobilistes doivent être sensibilisés et les piétons devraient avoir des espaces pour se déplacer en sécurité. Les zones pour traverser sur le boulevard Université sont très appréciées, surtout avec les dénumérateurs. J'ajoute que j'aimerais me rendre au 3IT (où je vais être résidente) à pied, mais je trouve le trajet dangereux sur le boulevard Université. S'il y avait un débarcadère sur le site je prendrais l'autobus et s'il y avait des trottoirs sur le boulevard je marcherais probablement les jours de beau temps. Pour le moment je dois prendre l'autobus jusqu'au Triolet et ensuite traverser, ce qui est le meilleur trajet pour le moment, faute de débarcadère à cet endroit.

27- 1) le bord des rues (où circulent les vélos) est souvent en mauvais état; 2) certains automobilistes manquent de civisme; 3) plusieurs intersections sont inadéquates

42- Les automobilistes manquent de respect

49- Manque de collaboration des automobilistes.

58- Peu de trottoirs. Quand il y en a, les cyclistes y circulent. Les gens conduisent ne respectent pas la signalisation et conduisent mal à Sherbrooke.

72- les automobilistes ne connaissent pas le code de la route

86- la limite de vitesse n'est pas trop élevée mais souvent pas respecté

88- Les automobilistes ne sont pas conscientisés aux vélos et autres modes de déplacement actifs et cause beaucoup de frustration et conflits à travers les gens

98- Le conducteur automobile moyen ne respecte pas le Code de la sécurité routière (dégagement d'un mètre du vélo, passages cloutées, priorité, arrêts aux feux rouges, etc.)

108- Non, les automobilistes ne sont pas habitués à faire attention aux cyclistes (exemple: faire leur angle mort avant de tourner à droite)

114- les automobilistes ne respectent pas les passages piétonniers ou cyclistes

118- trop de personnes utilisent le iPhone en conduisant l'auto à proximité de l'UdeS

129- Les automobilistes sont imprudents et se fichent des cyclistes

133- Les automobilistes ne respectent pas les pistes cyclables

141- Je me fais confiance, mais je dois me méfier des automobilistes

149- quand le rentre de l'Udes le soir je sens non sécuritaire et aussi quand il pleut on nous arrose souvent à cause de la circulation . LIMITER LA VITESSE SERAIT L'IDÉAL

152- Les automobilistes ne font pas des arrêts complets

170- Je n'ai pas confiance dans les automobilistes

185- Éducation à faire auprès des automobilistes. Pour plusieurs, la place des cyclistes n'est pas sur la route.
 198- Manque de considération des automobilistes
 207- Les passages pour piétons sont peu respectés par les automobilistes dans le trajet que je dois emprunter
 222- manque de sécurité par les automobilistes envers les piétons
 237- Par contre, parfois les voitures circulent près de moi alors que je suis à vélo. Les automobilistes semblent impatients et frustrés d'avoir un vélo sur leur route.
 246- l'asphalte n'est pas en bonne état.
 250- Les automobilistes ne respectent pas les cyclistes, surtout le matin. Tout le monde est pressé.
 251- Le pont Jacques-Cartier n'est pas sécuritaire pour les vélos. Je juge qu'il serait préférable d'investir dans son aménagement, plutôt que d'implanter une piste cyclable dans les rues tranquilles du quartier résidentiel entre la plage Blanchard et l'UdeS. L'investissement en vaudrait davantage le coût.

« Manque de pistes cyclables sécuritaires/entretenues »

2- Sur le pont Jacques-Cartier, la circulation à vélo est plus dangereuse.
 3- Les conditions des sentiers du mont-bellevue sont sujettes à la dégradation par les intempéries et le gravier utilisé est trop gros ou pas suffisamment compact pour un vélo de route.
 7- l'accès au pont pour traverser la rivière magog est dangereux
 10- notamment sur la 220...et aussi le pont Jacques Cartier, ce n'est pas évident avec un ordinateur sur le dos
 14- Déplacement entre mon logement et le campus de la santé impossible à pieds et très peu sécuritaire en vélo
 15- Piste cyclable mal adapté (ie dangers aux intersections)
 17- Quand ma fille est avec moi sur le vélo, je roule sur les trottoirs par précaution (trafic)
 20- Non seulement il n'y a pas de piste cyclable, il n'y a pas d'accotement assez large sur le bord de la rue pour que ce soit sécuritaire
 23- Il faut traverser un tronçon d'autoroute pour se rendre au CHUS
 24- Il n'y a pas de lien sécuritaire et continue pour les vélos entre le centre-ville et l'université
 27- 1) le bord des rues (où circulent les vélos) est souvent en mauvais état; 2) certains automobilistes manquent de civisme; 3) plusieurs intersections sont inadéquates
 31- beaucoup de nids de poule sur la bande cyclable de la rue, ce qui rend la conduite du vélo difficile
 33- En vélo s'avère plus insécure que si l'on marche
 34- Absence de pistes cyclable jusqu'au campus de la santé
 36- difficile pour le vélo
 39- Je suis sur le campus de la santé et la traversée de la 610 est dangereuse à pied comme à vélo.
 63- Il faudrait une piste cyclable facile d'accès à partir du centre-ville permettant l'accès sans danger au quartier universitaire
 67- en vélo, je pense que ce n'est pas sécuritaire
 77- ce ne sont pas tous les ponts que l'on peut traverser en vélo
 80- Pas de piste cyclable pour UdeS Campus Santé
 81- Aucune infrastructures cyclable sur gal, c'est une rue dangereuse pour les cyclistes
 83- En hiver, la ville ne rend pas les déplacements sécuritaires
 84- accotements non pavés dans mon secteur

- 85- L'état du bord des routes laisse parfois à désirer pour les vélos (crevasses, trous...) ce qui peut être dangereux.
- 89- Il n'y a pas de piste cyclable sur le pont Jacques-Cartier, et c'est dangereux (très!) pour les cyclistes.
- 90- Il manque d'espace réservé aux cyclistes (bike lane) sécuritaires
- 91- État de la chaussée... en vélo de route
- 102- Pont Jacques Cartier. Tout dépendamment d'ou on arrive, il n'y a pas de traverse. Sur le pont, on croise souvent des bicyclette et le trottoir est étroit
- 104- Il n'y a aucun trottoir ni piste cyclable pour se rendre au CHUS alors que plusieurs étudiant(e)s désirent utiliser un mode de transport actif. C'est désolant.
- 110- Beaucoup de voitures sur la 12ème avenue en croisant l'autoroute et aucune place réservée aux cyclistes/piétons
- 111- en direction de Ste-Catherine, la sortie du campus est inadéquate pour les velos
- 122- précision: piste cyclable inadéquate sur le pont
- 139- les infrastructures cyclables sont inadéquate dans certaines sections du trajet, surtout avec une remorque pour enfant
- 143- vélo non utilisé pour me rendre à l'U de S car non sécuritaire (piste cyclable inexistante)
- 144- Les rues avec des nids de poules ou crevasses...quand tu descends une côte gare aux trous.
- 145- Piétons dans la mauvaise voie et chiens sans laisse dans les pistes cyclables; tronçon de la rue Galt à l'ouest de Lisieux extrêmement dangereux pour les cyclistes
- 150- Aucune piste entre le CHUS et le 4 saisons
- 157- Mais je connais beaucoup de gens qui voudraient venir en vélo ou à pied et qui ne le font pas parce que les trajets cyclables sont éloignés, impraticables ou dangereux à Sherbrooke vers l'UdeS. Conseil; Voir le plan du Comité de Mobilité Durable de Sherbrooke pour les vélos, développé par un groupe citoyen (je peux vous le fournir)
- 160- Essayé une fois, assisté à un accident cycliste imprudent, ne le referai plus.
- 158- Bien que je me sente généralement en sécurité, certaines intersections sont dangereuses: King-Belvédère, car le trafic est autorisé à tourner même lorsque le clignotant donne priorité aux piétons. Les cyclistes se font à tout coup coupé le chemin par des véhicules tournant à gauche de Belvédère sud vers King Ouest - lorsque le cycliste roule en continue sur Belvdérère, ce qui rend la traversée souvent hasardeuse à cet endroit.
- 165- Trop long d'utiliser le réseau cyclable actuel.
- 166- Traverser la rivière par le pont Jacques-Cartier. La voie cyclable fait un long détour.
- 186- quand j'Mhabitais Sherbrooke et que je venais en vélo, je trouvais le pont Jacque-Cartier dangereux
- 187- distance de sécurité entre cyclistes et automobilistes lors des dépassements
- 188- les routes sont en *très* mauvais état
- 191- piste mal foutue vers l'université
- 193- Accès CHUS dangereux pour les cyclistes et piétons
- 201- La rivière se traverse difficilement lorsqu'on arrive de St-Denis de Brompton
- 208- De traverser le pont Jacques-Cartier à pied, même s'il y a un trottoir, me donne un certain inconfort de par la vitesse des véhicules qui passent tout près et de par le bruit général. C'est pourquoi j'élimine l'option du vélo.
- 213- Je ne trouve pas sécuritaire de circuler en vélo dans les rues de la ville.
- 214- Aller en vélo au CHUS est dangereux
- 224- manque de zone sécuritaire pour les piétons et cyclismes

226- Il n'y a pas de piste cyclable entre mon domicile à St-Elie D'orford et l'UdeS, donc je prend des artères principales. Il y a des poids lourds et toute sorte de véhicule.

229- À certains endroits il n'y a carrément pas d'espace, et la signalisation routière n'est pas faite en fonction des cyclistes.

230- La rue Galt devrait avoir une voie à contre-sens pour la circulation à vélo et aussi réparer tout ces nids de poule et accumulation d'eau sur le bord de la route.

237- Par contre, parfois les voitures circulent près de moi alors que je suis à vélo. Les automobilistes semblent impatients et frustrés d'avoir un vélo sur leur route.

« Manque d'infrastructures »

19- Non praticable en rollerblade

25- The secure parking facility for bikes on the way is minimal.

26- Comme mentionné dans les réponses aux questions précédentes, cela dépend. Pendant les mois d'hiver lorsque les trottoirs ne sont pas dégagés et qu'il faut marcher dans la rue (ou dans des zones carrément sans trottoir), c'est inquiétant, et pas assez sécuritaire pour les piétons. Les automobilistes doivent être sensibilisés et les piétons devraient avoir des espaces pour se déplacer en sécurité. Les zones pour traverser sur le boulevard Université sont très appréciées, surtout avec les dénumérateurs. J'ajoute que j'aimerais me rendre au 3IT (où je vais être résidente) à pied, mais je trouve le trajet dangereux sur le boulevard Université. S'il y avait un débarcadère sur le site je prendrais l'autobus et s'il y avait des trottoirs sur le boulevard je marcherais probablement les jours de beau temps. Pour le moment je dois prendre l'autobus jusqu'au Triolet et ensuite traverser, ce qui est le meilleur trajet pour le moment, faute de débarcadère à cet endroit.

53- difficulté à me rendre à l'accès du pont Jacques-Cartier (Montréal)

56- Pont Jacques cartier non sécuritaire

59- Je ne souhaite pas partager la route avec les automobilistes (pas sécuritaire). De plus, il y a des pentes à monter sur mon itinéraire...

74- manque abri pour vélo

78- Certaines artères sont difficiles à traverser et certaines surfaces sont très cahoteuses.

103- Vers le chus, la limite de vitesse est trop élevée et les voies ont été rapetissées pour permettre d'installer un terre-plein

113- l'axe jacques-cartier est plutôt dangereux

123- pas de place sécuritaire pour ranger mon velo

124- l'hiver, c'est désagréable à cause des voitures qui passent près du trottoir. Même chose lors des jours de pluie.

131- Doit marcher sur les grosses artères (king, pont jacques-cartier et galt)

137- le passage par dessus l'autoroute n'est pas assez large et la descente de la 12e Ave est très risqué

142- le pont Jacques-cartier

153- bretelle d'autoroute à Fleurimont

154- sauf sur certaines portions du parcours - rue

155- La route menant au CHUS n'est pas assez sécuritaire: trafic important, accotements très étroits, vitesse des automobiles élevée, etc...

181- Les déplacements à pied ou à vélo vers le CHUS (et la FMSS) par la 12e Avenue ne me semblent pas sécuritaires.

183- Trop de côtes pour le vélo à partir de mon domicile et pas de douche dans le pavillon

194- Manque de sécurité aux abords des chantiers routiers

195- Le chemin menant au campus de la santé est peu sécuritaire

196- Les bretelles d'autoroutes sont dangereuses

205- Je vais au campus de la santé et deux autoroutes croisent mon chemin
219- pont jacques cartier
231- Traversée du pont Jacques-Cartier.
245- Circulation dangereuse lorsqu'on habite dans le coin du Tim Hortons Galt O/Université

« Infrastructure piétonne inadéquate »

1- Les boutons pour piétons sont sujets à des délais ridiculement longs; au coin Université/Galt on doit se taper deux boutons et deux attentes pour traverser vers le sud, sans compter ceux qui virent à droite à la lumière rouge en descendant Université, manquant faucher les piétons sur une base régulière...

26- Comme mentionné dans les réponses aux questions précédentes, cela dépend. Pendant les mois d'hiver lorsque les trottoirs ne sont pas dégagés et qu'il faut marcher dans la rue (ou dans des zones carrément sans trottoir), c'est inquiétant, et pas assez sécuritaire pour les piétons, Les automobilistes doivent être sensibilisés et les piétons devraient avoir des espaces pour se déplacer en sécurité. Les zones pour traverser sur le boulevard Université sont très appréciées, surtout avec les dénumérateurs. J'ajoute que j'aimerais me rendre au 3IT (où je vais être résidente) à pied, mais je trouve le trajet dangereux sur le boulevard Université. S'il y avait un débarcadère sur le site je prendrais l'autobus et s'il y avait des trottoirs sur le boulevard je marcherais probablement les jours de beau temps. Pour le moment je dois prendre l'autobus jusqu'au Triolet et ensuite traverser, ce qui est le meilleur trajet pour le moment, faute de débarcadère à cet endroit.

28- Manque de trottoir ayant des chemins directs vers les entrées. Manque d'entrées débarrées en tout temps.

29- Il n'y a pas de trottoir

37- Je suis au 3it depuis peu et j'aimerais marcher jusqu'au campus principal. L'agenda ne le permettrait malheureusement pas (trop long) mais aussi les voitures roulent trop vite à cet endroit et il n'y a pas de trottoir (ce qui se comprend bien).

38- Chaussée glacée/ neige/ froid

39- Je suis sur le campus de la santé et la traversée de la 610 est dangereuse à pied comme à vélo.

44- Manque de trottoirs sur le campus

46- Absence de trottoirs, feux de circulation aberrants

58- Peu de trottoirs. Quand il y en a, les cyclistes y circulent. Les gens conduisent ne respectent pas la signalisation et conduisent mal à Sherbrooke.

69- trottoir sur la rue Verdun (rue très utilisée mais peu sécuritaire à pied)

70- C'est surtout problématique l'hiver, quand on doit circuler dans les rues du campus, car il n'y a pas d'espace pour les piétons. Vous n'avez qu'à regarder à la sortie du campus, sur le Boul. Université.

71- aucune piste réservée cyclable pour se rendre à l'UdeS

92- Les trottoirs sur le campus ne sont pas bien entretenus

102- Pont Jacques Cartier. Tout dépendamment d'où on arrive, il n'y a pas de traverse. Sur le pont, on croise souvent des bicyclette et le trottoir est étroit

104- Il n'y a aucun trottoir ni piste cyclable pour se rendre au CHUS alors que plusieurs étudiant(e)s désirent utiliser un mode de transport actif. C'est désolant.

110- Beaucoup de voitures sur la 12ème avenue en croisant l'autoroute et aucune place réservée aux cyclistes/piétons

115- Il manque des trottoirs à de nombreux endroits

116- La rue Bacchand n'a pas de trottoir

121- l'entrée de la faculté d'administration n'est pas sécuritaire et nécessiterais un nouveau trottoir

132- aucune voie piétonne sur le viaduc menant au CHUS-Fleurimont

- 140- L'hiver, les trottoirs sont souvent glacés sur le campus.
- 159- Aucun trottoir.
- 164- Pas assez de passages piétonniers; circulation des autos trop rapide
- 167- cé dangeureux de marché le long d'une autoroute et j'en aurais pour des heures à marcher!
- 168- Ajout d'un système de trottoir / piste cyclable jusqu'à la faculté de médecine sur la 12e Avenue
- 169- il y a des endroits où il manque de trottoirs sur le campus
- 171- Aucun trottoir du "montagnais" à la faculté d'administration
- 174- Manque de trottoirs à certains endroits
- 179- il n'y a pas assez de trottoir
- 189- La durée d'attente aux passages piétonniers est ridicule
- 193- Accès CHUS dangereux pour les cyclistes et piétons
- 197- Dangereux à vélo et à pied pour se rendre au Campus de la santé
- 211- Oui et non, il devrait avoir un trottoir en bas des Montagnais (à la lumière one way) jusqu'aux fac
- 220- le trottoir est croche sur Galt
- 224- manque de zone sécuritaire pour les piétons et cyclismes
- 241- Il y a des trottoirs qui sont en gravier et ils ne sont pas déneigés l'hiver. Je dois les emprunter pour me rendre à ma faculté et je ne trouve pas cela très sécuritaire puisque je dois marcher dans la rue.
- 242- il n'y a pas de trottoirs au bord de la route

« Trop dangereux »

- 4- Trop dangereux
- 50- Trajet non sécuritaire.
- 73- peu sécuritaire par endroit
- 75- dangereux entre UdeS et par d'innovation
- 239- parfois, c'est trop glissant l'hiver (plaques de glace)

« Topographie »

- 8- Les pentes à vélo !
- 16- beaucoup de côtes
- 45- il y a une grosse pente à monter
- 51- beaucoup trop de côtes à Sherbrooke
- 60- Trop pentueux = grande vitesse
- 66- Trop de dénivellations
- 87- dénivellation importante
- 138- Trop grosse pente
- 161- La topographie de Sherbrooke demande de l'entraînement!
- 173- dénivellations trop importantes pour utiliser le vélo
- 183- Trop de côtes pour le vélo à partir de mon domicile et pas de douche dans le pavillon
- 221- Il y a trop de côtes dans les infrastructures cyclables qui les rendent dangereuses pour les patins à roues alignées

« Environnement/quartier dangereux en soirée/nuit »

- 11- Dans le quartier où je vis, cela peut être dangereux la nuit.

21- Je passe parfois par le parc du mont bellevue et je n'ose pas y aller lorsqu'il fait noir
 22- Sécuritaire quand il fait clair, mais pas quand c'est sombre (mont bellevue)
 32- sentiers du mont bellevue ne sont pas éclairés le soir
 35- Non, en hiver le Mont Bellevue est plutôt sombre...
 40- la nuit le trajet dans mont belle-vue peut sembler insécuritaire
 41- De soir, pas d'éclairage dans le mont bellevue
 48- Le trajet est "dangereux" pour une fille seule la nuit.
 52- Lorsque je reviens de l'université le soir je dois passer dans le stationnement E4. Il est non éclairé et ce n'est vraiment pas sécuritaire lorsqu'il fait noire.
 64- Marcher seule en passant par le mont Bellevue autant de jour que de soir n'est pas sécuritaire si je suis une fille
 82- Sauf le soir, lorsque noirceur avant 17h (pont sous la 410 et piste cyclable)
 100- L'hiver, traverser la montagne en direction de l'est est difficile à la noiceur.
 107- Le soir j'ai peur
 125- présence de gens douteux sur ma route
 126- Les sentiers du Mont Bellevue sont moins sécuritaires le soir
 149- quand le rentre de l'Udes le soir je sens non sécuritaire et aussi quand il pleut on nous arrose souvent à cause de la circulation . LIMITER LA VITESSE SERAIT L'IDÉAL
 182- L'été l'éclairage est adéquat, mais l'hiver le soleil se couche vers 16h30, donc il devient difficile de circuler dans le Mont Bellevue...
 209- cela dépend s'il y a de la galce sur le trajet, s'il y a une tempête, etc. Bref, ça dépend de l'environnement extérieur dans lequel je devrai me déplacer.
 212- l'éclairage le soir après le changement d'heure à l'automne. Vers 17 heures il fait sombre et il y a sur la piste cyclabe des endroits où les courbes sont prononcées et les accidents fréquents.
 218- Le soir : pas assez de surveillance chez les patrouilles sur le campus
 233- à certain endroit manque d'éclairage
 238- Il faudrait que je traverse le pont J-C le soir, tard
 249- l'heure tardive et la noirceur

« Distance défavorable »

9- Trop loin
 55- trajet trop long
 57- beaucoup trop long trajet
 59- Je ne souhaite pas partager la route avec les automobilistes (pas sécuritaire). De plus, il y a des pentes à monter sur mon itinéraire...
 61- Étudie au Campus de la santé, loin de chez moi
 62- non, car me rendre à pieds à luds à partir de chez moi prendrait 3h30 minutes
 76- Aucun, je demeure dans une autre ville
 94- Trp longue distance
 95- toujours le manque de disponibilité du transport en commun où j'habite
 96- Impossible pour la FMSS
 97- trajet trop long
 99- demeure à Magog
 101- Mon domicile se situe à 45km du Campus et aucune infrastructure n'est mis en place pour permettre les vélos de se rendre autrement que par l'autoroute.
 106- J'habite à 35 minutes de voiture de l'Université.
 120- Voiture car trop loin de chez moi.
 128- Trajet trop long et horaire de travail variable
 135- Trop éloigné pour la marche, vélo pas sécuritaire
 147- Je demeure trop loin maintenant.

- 148- Je travaille à la Faculté de médecine et j'habite dans l'Ouest.
- 162- beaucoup trop loin
- 175- Trop loin
- 176- Beaucoup de ces réponses, plus l'éloignement
- 184- Distance trop grande pour utiliser un déplacement en mode actif
- 190- Je l'ai déjà fait à vélo (30km pour aller) et tout me semblait sécuritaire. En même temps 60 km par jour en vélo pour aller travailler c'est un peu long et ça prend du temps finalement.
- 206- C'est trop loin de chez-nous
- 202- La distance est trop longue et je transporte des objets encombrants
- 210- trajet long, mal du transport
- 215- Je ne sais pas utiliser le vélo (J'en ai peur) et il est loin pour aller à pied
- 223- J'habite Candiac sur la Rive-Sud de Montréal
- 236- la distance est trop grande
- 243- distances trop importantes - 35 km
- 247- J'habite à 60 km de l'université
- 248- J'habite à l'estérieur de Sherbrooke

« Autres »

- 12- Il faut porter plus d'attention aux piétons et aux automobilistes dépendamment du chemin emprunté
- 13- impossible d'effectuer le trajet à pied ou à vélo
- 18- Je me sens en sécurité lorsque je viens à l'université à vélo car j'ai la chance de pouvoir emprunter un corridor de piste cyclable.
- 30- (campus de la santé)
- 43- Mon état physique me pose des problèmes
- 47- entrées d'autoroute
- 54- Étant au campus de la santé, je ne connais pratiquement pas le trajet pour aller à l'UdeS
- 65- c est un lieu d'avenir; du savoir , surtout le savoir faire
- 68- Je dois préciser que je ne passe que par des quartiers résidentiels
- 79- Campus santé de l'UdeS
- 93- Précision, données pour le campus CHUS...
- 105- Pollution de l'air des grandes artères malgré la présence de trottoirs
- 109- Indifferent
- 112- Sans objet
- 117- ne s applique pas
- 119- Sauter dans un train en marche ou faire du stop sur l'autoroute s'avèrent des pratiques périlleuses à mon âge
- 127- Les trottoirs me conviennent bien!
- 130- AU CHUS
- 134- je prefere l`auto
- 136- à cause des attentes dans des situations difficiles pour moi
- 146- ne s'Applique pas à moi
- 151- Travaux routiers actuels
- 163- Absence de ceinture de sécurité dans les autobus
- 172- Autoroute
- 178- je n'utilise pas de mode actif... pour me rendre à l'UdeS
- 180- Le retour à la maison est plus difficile puisque je termine à 22h15 la semaine.
- 192- je suis seulement les conférences du 3e âge
- 199- je suis a mobilite reduite
- 200- En hiver en particulier
- 203- Je voyage en auto personnelle.

- 204- Je ne le fais pas.
- 216- Lorsqu'il peut ou lorsqu'il y a de la neige, il est mieux de marcher dans la rue plutôt que dans le chemin de pierre en partant du montagnais à génie
- 217- Le piéton et le cycliste ont peu leur place à Sherbrooke.
- 225- Je n'utilise pas les transports en commun, il n'y en a pas ou j'habite
- 227- L'air qu'on respire à l'heure de pointe
- 228- ?
- 232- Autobus trop bondée. Je dois rester debout... de chez moi jusqu'à l'Université
- 234- ne s'applique pas
- 235- N/a
- 240- sans objet
- 244- Mon trajet est sécuritaire, j'habite le quartier univ.

ANNEXE – 16

VÉLOS EN LIBRE-SERVICE

#19. *Que pensez-vous du système de vélos en libre-service du Campus principal de l'UdeS?*

Autre, précisez

« Service inapproprié/inutile »

1- Si je viens de la maison, je peux prendre mon propre vélo. Si je pars de l'université, ça ne marche pas parce qu'il faut que je rapporte le vélo le lendemain, dégoulinant de sueur à cause de la côte à monter. Peut-être un vélo électrique ou un bon Bionx (comme avant le vol) pourrait aider... mais je miserais davantage sur un autobus-navette aux 10 minutes entre l'université et le centre-ville qui passe par King et Jacques-Cartier.

2- La condition des vélos (selles, pression des roues ...) laisse parfois à désirer

15- Le type de vélo ne correspond pas à mes besoins

16- Je me questionne sur son utilité pour les employés si ce n'est que de la sensibilisation !

17- j'ai su vaguement, mais je n'ai pas le réflexe d'y aller étant donné que souvent il n'y a pas de vélo approprié pour ma taille (6 pi 1)

38- Je n'ai pas besoin de ce service, trop loin

39- pas pratique

43- je trouve que c'est une bonne idée, mais ça ne m'est pas utile.

52- Je n'ai pas besoin de vélo pour me déplacer sur le campus

53- aucune utilité

54- peu utile sauf pour le loisir (selon moi)

63- Je n'en ai pas besoin, j'ai déjà 3 vélos!

65- Inutile

67- Je n'ai pas de besoin

80- Cela ne me paraît pas approprié de me déplacer, et de rencontrer des collègues en ayant (eu) chaud

84- Pour mes besoins, il est inutile

87- je savais que ça existait, mais je n'en ai pas besoin

88- J'ai mon propre vélo je m'en fous. Construisez des pistes cyclables à la place

95- Je ne suis pas intéressée à ce service

97- le campus est trop petit pour ce genre de service, donc peu utile

99- Je ne l'ai jamais utilisé. Je n'ai pas besoin

109- Tout à fait inutile pour mon usage

112- Trop compliqué et perte de temps

114- Je n'en ai pas réellement besoin.

115- Je n'ai jamais utilisé le service, personnellement j'ai mon vélo

126- rien, puisque le vélo ne fait pas partie de mon mode de déplacement

131- je ne l'ai pas essayé et je ne pense pas que ça convient à mes besoins

138- Dans mon travail, je n'en vois pas l'utilité

139- modalités peu flexibles

141- je demeure trop loin (Rock Forest)

149- Trop onéreux et pas nécessaire

155- Le service ne répond pas à mes besoins

160- je ne vois pas en quoi c'est utile

168- Aucune utilité

170- inutile
 171- Les heures d'ouverture sont trop restreintes
 184- Me paraît perte de temps et de ressources
 185- Je savais que ça existait, mais je ne sais pas où il est et j'en ai pas de besoin
 188- ne me convient pas. Trop loin
 190- Les heures d'ouvertures sont à chier, le temps de location est trop court.
 195- je crois que c'est inutile.
 205- Je ne suis pas à l'aise avec l'idée d'emprunter un vélo qui ne m'appartient pas.
 206- Je n'en ai pas particulièrement besoin
 208- Le service semble intéressant mais je ne peux l'utiliser étant donné la longueur du trajet entre mon domicile et l'UdeS
 213- Le service ne me convient pas

« Service approprié »

10- Utile seulement pour ceux qui n'ont pas de vélo
 18- Excellent! À quand un bixi à Sherbrooke?
 43- je trouve que c'est une bonne idée, mais ça ne m'est pas utile.
 48- Je ne ferai jamais de vélo à Sherbrooke (sauf peut-être sur le campus principal), mais je trouve que ce service est une bonne idée pour ceux qui en font. Je sais que ce service existe, mais j'ignore où il est situé. Un système style Bixi serait intéressant pour circuler entre les pavillons.
 49- Je ne savais pas que ça existait mais c'est une très bonne idée. Il devrait y avoir davantage de promotion.
 56- C'est très bien ce LIBRE-service
 66- Très bonne initiative
 78- En accord avec ce service
 102- C'est très bien, mais je ne peux l'utiliser.
 104- Très bonne idée
 135- Très bien... mais rien de disponible à la FMSS.
 143- Bonne idée, mais je ne l'ai jamais utilisé.
 157- Adéquat
 161- Initiative brillante. Mais je ne suis pas intéressée.
 180- c'est bien mais pas pour moi pour l'instant
 199- Je n'ai jamais utilisé, mais je crois que c'est une excellente initiative
 208- Le service semble intéressant mais je ne peux l'utiliser étant donné la longueur du trajet entre mon domicile et l'UdeS
 210- Cela aide les étudiants habitant hors du campus.

« Service à améliorer »

22- En plus d'ajouter plus de vélos, une autre pièce d'identité devrait être acceptée, car la carte de l'U de S est utile pour d'autres choses
 24- Il devrait avoir des vélos de toutes tailles pour être plus adapté lors de balade
 28- Le service devrait aussi exister au campus de la santé
 45- Le service devrait être disponible l'hiver ET aux autres campus
 69- il faudrait pouvoir laisser le vélo au centre ville,
 81- vélo au parc innovation pour déplacement vers le campus principal
 86- et des vélos au Parc innovation
 92- Le service est bien mais les utilisateurs ne font pas attention aux vélos
 106- Le service devrait offrir plus de points de cueillette et permettre la réservation par internet
 111- Le service devrait être disponible pour 24h.
 121- Je ne savais pas que ça existait. Le service devrait aussi être disponible l'hiver.

- 127- Bien, pas assez connu!
- 128- Il devrait y avoir une plus grande promotion de ce service; je ne savais pas que ça existait.
- 129- une voie cyclable vers le parc innovation en favoriserait l'utilisation
- 130- Très mauvaise publicité du service et difficile d'accès rapide.
- 137- heures d'ouverture plus flexibles
- 150- Il devrait y avoir davantage de points de chute
- 158- Pas de vélos disponibles aux immeubles situés aux extrémités.
- 172- Devrait être disponible pour plus d'une journée
- 194- Je ne savais pas que ça existait, le système manque de visibilité et il devrait être facile d'accès pour favoriser son utilisation (il peut être intéressant pour vous de regarder le système velib de paris <http://www.velib.paris.fr/Comment-ca-marche>)
- 202- un abri plus adéquat pour les vélos qui se détériorent rapidement

« Service non-utilisé »

- 3- jamais utilisé
- 6- Je ne l'ai jamais utilisé.
- 8- Je ne l'ai jamais utilisé
- 12- Je n'ai pas eu à utiliser ce service
- 14- Je ne l'ai jamais utilisé. J'utilise mon propre vélo.
- 19- Je ne l'ai jamais utilisé.
- 20- Je n'utilise pas le vélo, je ne peux me prononcer
- 21- Je n'ai jamais utilisé ce service
- 25- Je ne l'ai jamais utilisé
- 33- Je préfère marcher
- 34- Je ne l'utilise pas
- 36- je ne fais pas de vélo
- 37- Je préfère utiliser mon propre vélo.
- 61- Jamais testé
- 68- Je ne l'utilise pas
- 71- Je n'ai jamais utilisé
- 72- J'aurais utilisé
- 77- Je me déplace toujours à pied
- 94- je ne l'utilise pas
- 96- Je ne l'ai jamais utilisé
- 99- Je ne l'ai jamais utilisé. Je n'ai pas besoin
- 101- je ne l'ai jamais utilisé
- 110- Je savais qu'il existait, mais je ne l'ai jamais utilisé.
- 115- Je n'ai jamais utilisé le service, personnellement j'ai mon vélo
- 117- Je ne fais pas de vélo
- 125- je n'utilise pas le service
- 131- je ne l'ai pas essayé et je ne suis pas sûr que ça convient à mes besoins
- 132- Je n'utilise pas ce service.
- 136- J'aime mieux marcher pour mes déplacements sur le campus
- 143- Bonne idée, mais je ne l'ai jamais utilisé.
- 147- Je n'ai pas essayé
- 151- Jamais utilisé
- 152- Je préfère la marche au vélo
- 156- Je ne l'ai jamais utilisé
- 159- Je n'aime pas faire du vélo.
- 164- Je ne fais pas de vélo
- 167- Je savais que ça existait, je ne l'ai jamais utilisé.

- 177- Je ne l'utilise pas.
- 179- Je n'utilise pas de vélo
- 198- Je n'ai pas tendance à l'utiliser
- 199- Je n'ai jamais utilisé, mais je crois que c'est une excellente initiative
- 200- Jamais utilisé mais sait que le service existe
- 203- Je ne fais pas de vélo
- 207- Je ne fais pas de vélo
- 214- je suis retraitée et je n'utilise pas ce système

« Service peu ou pas connu »

- 4- Je ne le connais pas beaucoup
- 40- je ne le connais pas assez pour commenter
- 41- Je vais à Longueuil, je ne connais pas les services à Sherbrooke
- 42- je sais que ça existe mais je n'en ai jamais vu!
- 48- Je ne ferai jamais de vélo à Sherbrooke (sauf peut-être sur le campus principal), mais je trouve que ce service est une bonne idée pour ceux qui en font. Je sais que ce service existe, mais j'ignore où il est situé. Un système style Bixi serait intéressant pour circuler entre les pavillons.
- 49- Je ne savais pas que ça existait mais c'est une très bonne idée. Il devrait y avoir davantage de promotion.
- 50- je ne savais pas que cela existait, notez qu'il y a 2 mois d'été très tranquille sur le campus principale et les pentes abruties rendent les déplacements exigeants - douche requise à chaque sortie vélo...
- 55- J'avoue que j'ai eu quelques occasions ou j'aurais pu l'utiliser et j'ai oublié son existence? compliquer de partir avec un vélo le soir?
- 73- On ne sait pas comment utiliser le service
- 82- Aucune publicité, jamais vu d'endroit où louer un vélo...
- 121- Je ne savais pas que ça existait. Le service devrait aussi être disponible l'hiver.
- 124- Je ne comprends pas à quoi cela sert?
- 128- Il devrait y avoir une plus grande promotion de ce service; je ne savais pas que ça existait.
- 134- pas d'opinion, je ne le connais pas assez
- 186- je ne savais pas et je suis au campus longueuil
- 185- Je savais que ça existait, mais je ne sais pas où il est et j'en ai pas de besoin
- 189- Je savais que cela existait mais je ne me suis pas plus informée
- 193- Je sais qu'il existe, mais je ne le connaît pas
- 194- Je ne savais pas que ça existait, le système manque de visibilité et il devrait être facile d'accès pour favoriser son utilisation (il peut être intéressant pour vous de regarder le système velib de paris <http://www.velib.paris.fr/Comment-ca-marche>)
- 215- Je n'ai pas aucune information en ce sens!
- 217- Je sais qu'il existe, mais je ne sais pas comment il fonctionne

« Sans opinion »

- 5- rien
- 27- Pas d'opinion
- 29- Pas d'intérêt
- 30- ne m'intéresse pas
- 32- Aucune opinion à ce sujet
- 107- pas d'opinion
- 108- Aucun commentaire à ce sujet
- 118- Aucun intérêt

134- pas d'opinion, je ne le connais pas assez
148- Je n'ai pas d'opinion à ce sujet.
165- ne peut donner d'opinion
176- je n'ai pas de d'opinion
182- ne sais pas
187- pas d'intérêt
216- aucune idée

« Répondants hors campus principal »

7- Je suis au campus de longueuil, ne s'applique pas
9- étant surtout à Longueui, je n'ai pas vu de quoi il a l'air, plus séjour à l'étranger
23- je travaille au campus de la santé
26- je travaille au CHUS
44- je suis au pavillon de Longueuil
46- je ne suis pas à ce campus
47- je travaille au CHUS et qui pourrait emprunter une bicyclette pour sortir du CHUS entre l'heure de midi?
51- Service non disponible au Campus de la santé !!!!!!!!!!!!!
57- les informations ne s'appliquent pas au Campus de Longueuil
58- Je suis à Longueuil
62- Employé au Campus de Longueuil
64- ATTENTION : Je suis au Campus de Longueuil
70- je suis au campus santé
74- Je ne travaille pas au campus principal
75- il n'y en n'a pas à Longueuil
79- je ne voyage pas souvent sur le campus
93- je suis au campus Longueuil
98- Je travaille au campus de la santé
100- je suis à Longueuil
103- je ne suis pas au campus principal
105- J'habite Montréal
113- Étant au campus de Longueuil, cela me laisse indifférent
119- camous longueuil ?
120- Je suis au campus de la santé
122- Je suis à Longueuil
123- Campus de Longueuil?
133- Je travaille à la Faculté de médecine et ne savait pas.
135- Très bien... mais rien de disponible à la FMSS.
144- je n'y ai pas accès (campus de la santé)
145- Je suis au Campus de Longueuil
146- Je suis au campus de Longueuil
153- Je n'y travaille pas
154- Le service existe autour du campus de Longueuil, mais il n'y a pas de station de retour près de chez moi.
166- Je suis au campus de longueuil
173- Je suis à Longueuil
174- je suis au campus longueuil
175- non applicable sur mon campus
178- je suis au campus de Longueuil, ne s'applique pas
181- Campus de Longueuil
186- je ne savais pas et je suis au campus longueuil
191- je suis au campus santé
192- Je suis au campus de la santé, donc je ne sais pas.

197- Je ne vais pas à Sherbrooke
209- Je suis à Longueuil
212- Je vais au campus de Longueuil

« **Autres** »

11- impossible de voyager en vélo pour moi
13- Pas le mandat de l'U de S
31- Nos campus sont petits et tout se fait très bien à pied. Il ne faudrait pas que
35- On s'en fait voler beaucoup donc pas très payant!
59- Les bicyclettes ne sont pas accessibles à partir de notre pavillon.
76- s/o
83- Absent de mon lieu de travail
85- Aucune de ces réponses
89- ça ne s'applique pas dans mon cas
90- le vélo ne peut convenir à tous, il ne faudrait pas le voir comme le mode d'accès
à l'udes se serait une erreur.
91- n'importe quoi!
116- ok
140- Je ne possède pas de vélo
142- Ce n'est pas le mandat de l'UdeS
162- Mes vélos sont plus performants
163- s.o.
169- pas de vélos, je demeure trop loin
183- n/a pour moi
196- Ne s'applique pas dans mon cas
201- ?
211- Est-ce que cela existe pour l'Univ. du 3^{eme} âge ?

ANNEXE – 17

COOPÉRATIVE DE VÉLOS

#20. Est-ce qu'une coopérative de vélos devrait être créée à l'UdeS? (Réponses multiples)

Autre, précisez

REMARQUES EN FAVEUR D'UNE COOPERATIVE DE VELO

« Pour offrir de la formation »

- 6- Oui, pour former et informer les amateurs à la pratique du vélo
- 8- oui pour encourager l'usage du vélo par les étudiants et sécuriser leur vélo contre le vol
- 9- Offrir des conseils, trucs et p-e vendre des choses moins chères pour faire du vélo d'hiver
- 36- Offrir des cours/trucs/entraînement pour faciliter les déplacements
- 70- Oui, à l'université Laval, il y a une coop de vélo et on peut apprendre à prendre soin de notre vélo et aussi louer des vélos pour la journée ou la semaine.
- 73- Par exemple, à l'université de Bonn en Allemagne, il existe une espèce de coopérative avec des professionnels (étudiants ou non) qui aident les membres de l'université avec outils et conseils pour la réparation des vélos.
- 83- "louage de bicyclette", comme Montreal les bicyclettes publique

« Pour vendre, louer ou emprunter des vélos »

- 3- Vendre ou louer des vélos
- 5- pour emprunter des vélos
- 17- achat et vente de vélos usagés
- 22- Possibilité de louer des vélos pour une session
- 28- Pour l'achat et revente de vélos usagés, bon marché pour des étudiants qui voudraient en avoir un pour une session et le revendre ensuite..
- 29- le coût de bon vélo serait peut-être plus abordable
- 41- oui, pour une location de vélo fiable
- 51- Petites annonces (achat/vente)
- 56- possibilité de créer des vélos à emprunter pour un faible coût
- 66- Pour la location de vélo à prix très abordable, ce pourrait être utile mais difficilement rentable d'après moi pour la coopérative.
- 67- vente de vélo d'occasion
- 70- Oui, à l'université Laval, il y a une coop de vélo et on peut apprendre à prendre soin de notre vélo et aussi louer des vélos pour la journée ou la semaine.
- 77- Achat et location de vélos
- 78- vente de vélos usagés et achat de vélos usagés
- 81- oui, pour améliorer la gestion de ce service au rang de BIXI (Montréal)
- 88- vente, échange, location pour étudiants étrangers, entre autres.
- 89- Distribuer et revendre de vélo d'occasions à bas prix aux étudiants
- 95- Oui, achat-vente de vélos neufs et usagés

« Pour avoir des avantages membres »

- 4- Rabais membre sur les vélo et l'équipement
- 9- Offrir des conseils, trucs et p-e vendre des choses moins chères pour faire du vélo d'hiver

« Oui, pour favoriser le vélo »

- 8- oui pour encourager l'usage du vélo par les étudiants et sécuriser leur vélo contre le vol
- 35- Pour promouvoir les déplacements à vélos auprès des étudiants, du personnel, de la direction de l'UdeS et des élus municipaux.
- 55- Oui, pour offrir tous les outils pour être actifs.

« Oui pour organiser des activités »

- 18- Pour gérer les prêts de vélo, pour organiser des sorties à vélo, pour faire découvrir les trajets cyclables aux nouveaux sherbrookoïses
- 20- Un club de vélo serait populaire.
- 34- organisation de randonnée pour différent niveau (débutant, etc.)
- 59- Et pour permettre aux gens de se rassembler pour prévoir des activités et des campagnes d'information.
- 60- Oui, pour favoriser les activités
- 72- Pour des randonnées dans le Mont Bellevue

« Oui, sous forme de partenariat »

- 16- Faire un partenariat pour rabais avec Momo sport ou Velomania au lieu de faire compétition au local.
- 21- Je pense que la Coop Santé pourrait/aurait pu jouer ce rôle. Pour faire "rouler" une coop, les conditions sont relativement lourdes
- 27- En collaboration avec Universanté
- 86- Campus durable avait sortie cette idée, à voir avec eux si le cas se présente.

« Quel serait le mandat de la Coop?/Qu'est-ce qu'une Coop? »

- 13- C'est-à-dire ? L'idée est intéressante, ça consiste en quoi ?
- 40- Je doute que cette 'coop' respecterait les principes d'une coop : Ne pas four*** ses membres.
- 47- Cette coopérative devrait être indépendante de l'université afin de faire pression sur la Ville pour la création de pistes cyclables efficaces (la piste "zen" n'est pas optimale pour se rendre à l'université du centre-ville).
- 49- je ne sais pas ce que serait et impliquerait une coop de vélo
- 50- Ça dépend, quel serait le mandat de cette coop?
- 52- Je ne sais pas ce qu'est une coopérative de vélos.
- 65- Qu'entendez-vous par une coopérative de vélos ?
- 74- Sic'est une vraie coop

« Oui »

- 7- Certainement des intéressés!
- 14- Pourquoi pas!
- 19- Oui, mais je ne m'en servais pas

- 45- Services comme a Montreal mais gratuit utilisant card etudiant
- 54- bien sur
- 58- Ce serait intéressant
- 68- Si il y a une demande pour ce service, pourquoi pas
- 90- On veut une coop roue-libre!
- 92- Je serais intéressé à participer à la création d'une telle coopérative.
- 93- c'est une bonne idée mais pas une obligation...
- 96- juste oui
- 87- oui pour longueuil aussi

« Dépend de la demande et des coûts »

- 2- Tant que cela n'influe pas sur les frais de scolarité
 - 38- Il faudrait évaluer les besoins versus les coûts.
 - 76- Peut-être si le service répond aux besoins des usagés. Je m'interroge cependant sur une coopérative de transport pour les étudiants et les professeurs qui vivent relativement loin de l'UdeS. Limocar répond très mal à ce besoin
 - 94- Tout dépend de la demande
-

REMARQUES EN DEFAVEUR D'UNE COOPERATIVE DE VELO

« Topographie »

- 32- trop de pentes raides pour le vélo
- 48- cependant, les côtes de sherbrookes décourage plus les gens à utiliser le vélo

« Non »

- 11- Je ne crois pas que la demande soit suffisante pour l'instant. Il faudrait d'abord valoriser le transport à vélo par d'autres moyens, puis instaurer ce système par la suite
 - 12- non utile pour moi
 - 15- je ne crois pas que ce peut être rentabilisé
 - 23- Ce n'est pas le mandat de l'UdeS
 - 24- ça ne relève pas du mandat de l'UdeS
 - 39- non, ce n'est pas le mandat de l'UdeS
 - 53- Non. Personnellement, je ne crois pas que la demande (offre/demande) serait assez grande (qqs usagers vs. masse) pour justifier les coûts d'implantation et de service (salaires des employés).
 - 57- Non pas de coopérative mais l'université elle-même
 - 64- On paie assez de frais comme ça je trouve! Ex: je paie pour le service de radio étudiante alors que je suis hors campus... c'est totalement abérant!!! Du vrai vol!
 - 71- Je ne crois pas que ce sera rentable et viable. Pensons à la Coop Santé!
 - 80- Si ce mode de transport actif devient très populaire, les besoins surgiront. Pour l'instant, je ne vois pas l'utilité.
 - 84- Je crois que l'UdeS devrait se concentrer sur autre chose que les modes de déplacements actifs...
-

« Ne sait pas/aucune idée/sans opinion »

- 10- Je ne peux pas me prononcer, cela pourrait être utile à ceux et celles qui l'utilisent.

31- s/o
69- je ne sais pas ce que s'est
75- s.o.
79- ne peut donner d'opinion
82- je n'ai pas de d'opinion
85- ne sais pas
97- aucune idée

« Hors campus principal »

25- Je suis à Longueuil
30- Je ne travaille pas au campus principal
33- J'étudie sur le campus à Longueuil...
44- Ne s'appliquerait pas vraiment au campus Longueuil
46- campus longueuil ?
62- ne serait pas utile pour moi car je travail à Fleurimont et je dois souvent me
déplacer entre le site de fleurimont et l'H-D. le faire à pied ou en bicyclette est
impensable
91- Je ne vais pas à Sherbrooke

« Autres »

1- J'ai mon propre vélo
26- Je ne fais pas de vélo
37- bien que le vélo puisse être utilisé pour ceux à qui ça convient personnellement
je ne pourrais utiliser ce moyen
42- Si ça amuse les Sherbrookoïses
43- Utile pour les autres. Inutile pour moi compte tenu de mon lieu de résidence
61- Je vois moins l'utilité d'acheter des vélos en libre -service, style bixi, que celle
d'offrir ces options. Un vélo est un investissement rentable, mais aussi qui est
souvent un objet hautement personnalisé. Je ne suis pas le plus grand fan des bixi -
vélos médiocres, instables, mais trop cher pour l'utilisateur occasionnel.
63- Je ne possède pas de vélo

ANNEXE – 18

SLOGANS

#133. Avez-vous des idées de slogan pour promouvoir le transport durable?

« Environnement »

- 4- Pour un corps frais, à moindre frais. Qui de l'industrie et du citoyen devrait participer à la réduction des GES? ... C O 2 de le faire!
- 12- Pour tes déplacements, pense à ta santé et à ton environnement.
- 13- Réduisons notre empreinte carbone. Ayons du bon sens dans nos démarches durables.
- 14- Pour l'UdeS l'éco-responsabilité n'est pas une faiblesse !
- 51- Soyez fiers de vos déplacements. Diminuons notre empreinte. Montrez la voie.
- 60- Notre planète, notre vie !
- 93- LA TERRE ÇA BOUCHE...BOUCHE TOI AUSSI! LE MOUVEMENT SE DÉMONTRE EN MARCHANT... MARCHEZ-Y!
- 138- Ensemble protégeons la couche d'ozone
- 151- Je prends soin de ma santé et de celle de la planète
- 154- Réduisons l'émission des gaz à effet de serre en optant pour le transport en commun
- 201- Impliquons-nous pour un environnement sain!
- 244- Le transport durable, pour ceux que se soucient de l'environnement...
- 317- terre qui dure et muscles durs - le transport durable
- 326- Pour l'environnement, Pour votre porte-monnaie, Et surtout, pour vous. Une autre initiative de transport durable de l'UdeS.
- 335- Vaut mieux marcher que de polluer
- 369- 100 voitures de moins = une terre plus en santé
- 382- Sauvons la planète avant qu'il ne soit trop tard
- 401- Pour un monde plus propre!
- 422- Le transport durable, implique toi pour la planète
- 434- Pour que la terre devienne elle aussi durable
- 438- Protégeons notre environnement avec le transport durable
- 444- "Tentons de préserver le peu d'air frais qui nous reste!"
- 445- Activons notre transport (ou nos déplacements), Mouvement, Santé, Environnement, Société, Bonheur Collectif
- 482- économiser, sauver, ça rapporte plus que vous croyez... Penser à la terre.. c'est penser à vous..
- 484- Préservons notre environnement, Voyageons ensemble.
- 493- Moins de pollution, c'est mieux pour tous
- 498- laisser une meilleur planete a vos enfants
- 503- Je respecte les autres et ma planète en participant au transport durable : à qui le tour ? / et vous, que faites vous ?
- 540- L'UdeS un campus à empreinte carbone nulle!
- 595- le transport durable, un choix bénéfique pour mon porte monnaie, mais aussi pour la santé de la planète!
- 596- Un pas en avant pour une meilleure santé planétaire et humanitaire!
- 626- Sécurité et environnement, à conjuguer!
- 638- Faites votre part, la terre a besoin vous!
- 639- Ce qu'il y a de mieux pour la nature après la téléportation

649- Innonvons et ouvrons nous au covoiturage et au déplacement actif, pour notre santé et celle de notre planète!
 664- pour une environnement et un corps sain
 665- Cessons de polluer l'environnement!
 675- UdeS vert pour la planète bleu Responsable de votre sécurité et de votre environnement

« Santé »

4- Pour un corps frais, à moindre frais. Qui de l'industrie et du citoyen devrait participer à la réduction des GES? ... C O 2 de le faire!
 11- Gros char = gros cul ;-)
 12- Pour tes déplacements, pense à ta santé et à ton environnement.
 36- Donnez congé à votre auto pour votre santé
 39- Le bon air donne des idées claires!
 151- Je prends soin de ma santé et de celle de la planète
 157- Gagnez 3 mois de vie!
 158- Active ton ère et fais de l'air avec moi. ou... La rumeur court et toi? Ou... Avec de l'oxygène, je suis dans tous mes transports.
 233- Un transport partagé, pour la santé!
 252- Investir dans la durabilité pour allongé la vie et sa qualité
 262- Rouler en santé et en toute sécurité!
 269- L'autonomie est d'abord une affaire de jambes
 287- Live long and healthy
 288- Bougez en vélo bande de dodus!
 317- terre qui dure et muscles durs - le transport durable
 326- Pour l'environnement, Pour votre porte-monnaie, Et surtout, pour vous. Une autre initiative de transport durable de l'UdeS.
 362- Réduit le stress lié à la conduite automobile.
 372- On a trouvé un moyen de perdre de se garder en santé et se déplacer... en même temps! C'est la marche!
 370- Croire qu'on peut faire la différence, c'est ça la clef du succès. Utilise le transport durable, fais attention à ta santé. Le transport durable, c'est ton choix santé.
 445- Activons notre transport (ou nos déplacements), Mouvement, Santé, Environnement, Société, Bonheur Collectif
 543- Du coeur au boulot
 579- Marche ou ton corps va s'arrêter!
 596- Un pas en avant pour une meilleure santé planétaire et humanitaire!
 625- Je vais Santé!
 630- C'est peut-être plus long; mais c'est bon. - En marche pour la santé. - Le transport durable; un choix socialement responsable
 649- Innonvons et ouvrons nous au covoiturage et au déplacement actif, pour notre santé et celle de notre planète!
 656- Fesses molles = voiture
 660- Transport actif et durable pour une santé durable ...
 664- pour une environnement et un corps sain

« Transport/Durable »

07- Le transport durable, ça marche
 13- Réduisons notre empreinte carbone. Ayons du bon sens dans nos démarches durables.

23- Le transport durable c'est mon style de vie.
 32- Ménage tes transports!
 35- Le transport durable, c'est préférable!
 41- Transport durable pas comme les feuilles d'érables
 43- Transport durable, générations futures prises en charge !
 46- Laissez-vous transporter ailleurs...
 50- Le transport durable, ça marche
 52- Le transport durable, ça fait respirer ta ville !
 55- LE TRANSPORT DURABLE C'EST L'AVENIR DURABLE
 58- parce que l'avenir, c'est le transport durable!
 67- Le transport durable: pas à pas vers l'avenir
 77- Transporte-moi... et que ça dure!
 78- UdeS = Savoir durable
 85- Le transport durable, c'est aussi bon pour la feuille d'érable
 96- Avoir une vision durable du transport, c'est pas dur!
 109- Se déplacer en santé Le transport durable pour un air durable Le transport durable pour des routes durables
 117- Le déplacement durable, c'est viable!
 130- À l'Université de Sherbrooke, le transport durable fait parti du programme.
 136- Bâtir ton avenir sans laisser ta trace. Cultive ton savoir en pensant vert. Des pensées vertes pour une culture de savoir Tes connaissances sont renouvelables, pas la Terre; penses transport durable
 141- Accès durable pour se déplacer sainement
 145- Pour une vie durable, vive le transport durable
 147- À l'UdeS le transport durable, c'est rentable!
 155- Pour une santé durable,choisi le transport durable. C'est bon pour toi,pour l'U de S et pour la planète.Transport vert au couleur de l'U de S,transport durable.
 161- Une université en 2 d (Développement Durable)
 170- Ensemble pour le transport durable
 181- Le transport durable, j'y crois!
 186- Le transport durable, ça marche !
 187- À Sherbrooke, le transport fait aussi partie du programme!
 191- Le transport durabattre!
 196- Vers un monde durable.
 198- Un transport durable pour une qualité de vie individuelle et collective
 202- Le transport durable , le meilleur moyen de s'assurer d'un avenir viable.
 203- Si c'est naturel pour toi de prendre du sirop d'érable, l'est-il aussi pour prendre le transport durable?
 236- Un nouveau monde de transport
 244- Le transport durable, pour ceux que se soucient de l'environnement...
 246- Les transports durables, c'est dans la poche ! (On sauve des sous à long terme)
 251- Le transport durable, c'est un incontournable!
 252- Investir dans la durabilité pour allongé la vie et sa qualité
 255- Pensez durabilité!
 272- utilisons le transport durable pour que la pollution fasse marche arrière!
 275- Le transport durable... pour atteindre ensemble notre avenir! pour voyager ensemble vers l'avenir! pour se déplacer ensemble vers l'avenir!
 290- Utilisons les transports durables, car changer le monde est un incontournable Utilisons les transports durables, car laisser mourir notre planète est impensable
 302- « Pour un esprit léger, le transport durable... C'est noté! »
 310- Moi j'avance... avec le transport durable! Un petit pas vers le changement!
 314- Le transport durable à l'UdeS, ça marche!
 317- terre qui dure et muscles durs - le transport durable
 323- Le transport durable, une responsabilité inhérente à tous
 350- Le transport durable... c'est l'fun!

351- Le transport durable, ça marche!

370- Croire qu'on peut faire la différence, c'est ça la clef du succès. Utilise le transport durable, fais attention à ta santé. Le transport durable, c'est ton choix santé.

387- Le transport durable? Un petit pas pour l'homme, mais un grand pas pour l'humanité.

391- C'est pas dure à suivre quand c'est transport durable

396- Une université verte et durable!

414- il est temps de se mettre à table pour le transport durable!

419- Le transport durable, C'est si dure que ça fait sourire ma femme

422- Le transport durable, implique toi pour la planète

433- Le transport durable garantie un avenir plus viable

434- Pour que la terre devienne elle aussi durable

438- Protégeons notre environnement avec le transport durable

461- le transport durable ... un déplacement vers l'avenir

464- Se transporter au-delà du temps...Opter pour le transport durable

469- Modère tes transports !!

471- Pas dur d'être durable. Du point A au point D.

476- Université de Sherbrooke: verte aussi sur la route! Le transport durable fait partie du programme!

483- Le transport durable... Pour durer plus longtemps!

500- Ménage tes transports!

504- Avec le transport durable, demain c'est aujourd'hui!

510- Pour avoir une santé qui "DURE" utilisons le transport "DURable" !!

522- Transport durable, transport agréable!

526- écolo, écono et moins de chrono.. utilisez le transport durable!

529- Pensez à voyager de façon durable, pensez vert.

538- Transportez-vous!

541- Le transport durable : une petite économie pour l'homme, une grande contribution pour l'humanité!

545- Le transport durable, pour un avenir durable Québécoise, je sais!

551- À l'UdeS, le transport durable c'est possible !

554- À Sherbrooke, c'est durable!

556- Choisissez! Bon pour moi « vert » pour toi! Transport durable, t'es capable! Avec le transport durable, tu as un toit vert le bleu!

558- Le transport durable, c'est écolomique!

559- Pourvu que ça dure!

574- Le transport qui dure - Dur dur pour|comme la Terre - Mon transport, ma Terre

578- Car le transport durable, C'est intraitable!

593- TD: tête dure ou transport durable?

595- le transport durable, un choix bénéfique pour mon porte monnaie, mais aussi pour la santé de la planète!

598- Transporter pour durer!

601- Le transport durable ça dure :)

605- C'est pas dur, c'est durable!

612- faire « durable », c'est pratique et agréable! ou « Le transport durable c'est pratique et agréable »

618- transport durable! pour voyager et respirer en toute simplicité!

622- Le transport durable: une solution pour rester actif, pour réduire vos dépenses et pour sociabiliser!

630- C'est peut-être plus long; mais c'est bon. - En marche pour la santé. - Le transport durable; un choix socialement responsable

640- Le transport durable, au service de la forme et de la vie...

642- En transport durable, l'université est remarquable. ou Le transport durable, c'est formidable!

646- TOUS UNIS POUR UN TRANSPORT DURABLE
 647- Le transport durable ça " marche" !
 651- Le transport durable, c'est pas dure!
 659- Vert le transport durable
 660- Transport actif et durable pour une santé durable ...
 661- Un transport agréable et durable... J'embarque
 663- Modère tes transports
 669- Pour une vie durable
 671-Laisser les autres payer les taxes sur l'essence, utiliser le transport durable
 683- Le transport durable, un choix extrêmement fiable!

« Jeux de mots Vert »

5- En vert, vers l'UdeS ou Vert l'UdeS
 17- Vert esT Or
 29- En route pour une planète verte. Sur le chemin de la verdure. Moi, j'y crois.
 34- Etre vert c est pas dure a faire
 48- À Sherbrooke,on vert dans tous les sens !!
 62- VERT l'Université et plus loin encore!
 75- En route vert l'avenir
 83- À Sherbrooke c'est vert!
 86- Pour une route plus verte
 99- je vois la vie en vert!
 106- On roule vert l'UdeS!
 115- Rouler vert
 123- Roulez vert. Ayez l'esprit ouVERT. Soyez verts.
 125- "Vert" le transport Vert. Le transport VERT et or.
 132- "Vert" un avenir en "or"!
 136- Bâtit ton avenir sans laisser ta trace. Cultive ton savoir en pensant vert. Des pensées vertes pour une culture de savoir Tes connaissances sont renouvelables, pas la Terre; penses transport durable
 156- Vert et Or... ou quand l'or se fait vert!
 168- Avec un transport VERT ET ORganisé, tout est possible
 172- Vert sur toute la ligne !
 182- Actif vert et en santé
 184- Vert.
 185- Soyez vert et soyez fier
 204- Le vert ça vaut de l'or.
 215- Allons vers le vert!
 256- Parceque penser vert vaut de l'or.
 257- Je roule vert!
 280- Prenez la route VERT l'UdeS!
 289- Soyons vert. Sauvons l'uniVERT!
 303- "Pouce vert" l'avenir
 330- Je rend le vert de l'Udes plus éclatant!
 336- " Pensez-vert, Pensez-loin! "
 337- À Sherbrooke NOUS SOMMES VERTS !!!
 338- Soyez vert comme l'UDES,utilisez le transport en commun!
 357- Roulez vers des destinations plus vertes, roulez vert.
 375- Pensez vert, Roulez vert!
 394- Roulons responsable! Vert l'UdS! Transport santé! Déplacement responsable prioritaire
 396- Une université verte et durable!
 403- L'UniVERTsité de Sherbrooke...

413- Allez VERT l'UdeS ou VERT vers l'UdeS
 415- Les technologies vertes sont entre vos mains...faites le bon choix pour vous et votre famille.
 421- Université de Sherbrooke, toujours plus verte. ou Université de Sherbrooke, fondamentalement verte. ou À l'Université de Sherbrooke, on voit la vie en vert!
 436- Marchez vert U de S
 446- "VERT" UN TRANSPORT DURABLE
 452- Pour voyager "vert"...
 459- En route VERT l'université!
 468- Prenez le virage vert
 475- L'université du vert et or prend un virage vert qui vaut de l'or
 476- Université de Sherbrooke: verte aussi sur la route! Le transport durable fait partie du programme!
 505- Le transport VERT l'UDES c'est intelligent (Variante: Responsable, économique,
 520- ici, on voit la vie en vert
 529- Pensez à voyager de façon durable, pensez vert.
 556- Choisissez! Bon pour moi « vert » pour toi! Transport durable, t'es capable! Avec le transport durable, tu as un toit vert le bleu!
 562- Allons VERT l'Avenir
 567- ROULEZ VERT, ROULEZ VERS UN AVENIR MEILLEUR
 576- Vers-le-vert
 581- Fier de participer à un avenir plus vert.
 600- transport vert l'avenir
 616- Verdissez vos déplacements, gagnez de l'argent
 659- Vert le transport durable
 675- UdeS vert pour la planète bleu Responsable de votre sécurité et de votre environnement
 676- Pas juste le logo qui est vert!
 677- Roulez "vert" UdeS
 679- Vive le transport uni-vert-sitaire

« Avenir/long terme »

63- Pensez aux générations futures..
 75- En route vert l'avenir
 133- Un transport pour l'avenir!
 143- Faites durer le plaisir....
 148- Plaisant pour longtemps
 149- Pensons à demain! 275- Le transport durable... pour atteindre ensemble notre avenir! pour voyager ensemble vers l'avenir! pour se déplacer ensemble vers l'avenir!
 164- Allez, un petit effort payant pour l'avenir
 175- Faites durer le plaisir
 286- POW POW ! PROUT PROUT ! PTPTPTPT ! VRRROUM ! vrrroum ! ... ! Voilà l'avenir, rendons au silence la pollution.
 301- Mouvement responsable Aujourd'hui pour demain
 303- "Pouce vert" l'avenir
 319- Ensemble pour un accès facile à un futur plus vert.
 329- L'avenir c'est maintenant
 400- Que se passera-t-il DANS 10 ANS si nous continuons à utiliser notre voiture de la même manière qu'aujourd'hui ?
 427- Transportons l'avenir Pour un décrochage pétrolier pourquoi pas maintenant Pour nous tous

433- Le transport durable garantie un avenir plus viable
 461- le transport durable ... un déplacement vers l'avenir
 474- Pensons à nos générations futures.
 498- laisser une meilleur planete a vos enfants
 504- Avec le transport durable,demain c'est aujourd'hui!
 513- Un transport pour l'avenir
 545- Le transport durable, pour un avenir durable Québécoise, je sais!
 581- Fier de participer à un avenir plus vert.
 600- transport vert l'avenir
 606- Pour aujourd'hui et demain.

« En faveur des transports en commun »

19- Chauffeur privé (STS) Véhicule toujours déneigé et chaud période hivernale.
 73- On se promène à la queue leue leue dans le même éléphant blanc.
 97- Pour mettre en commun mes connaissances à l'UdeS, j'utilise le transport en commun.
 234- meilleur transport en commun
 264- Laissez-vous conduire!
 298- En bus, c'est un plus!
 405- Deux slogans simultanés: L'UdeS, ça marche! (Avec un dessin stylisé de marcheurs heureux) L'UdeS, ça roule! (Avec un dessin stylisé de cyclistes heureux et/ou de personnes joyeuses dans un autobus)
 455- Un petit bout de chemin en étoibus jusqu'au campus :)
 465- L'essayer c'est l'adopter... Transport en commun
 516- Je sens comme un autobus!
 537- "Voyager avec les mains libres" "un moteur pour 60 personnes" " Réduire ces émissions est un bon choix"
 653- petite autobus va de ville en ville
 657- Plus de bus, plus souvent. Des bus de différentes dimensions.

« En faveur du transport actif »

07- Le transport durable, ça marche
 16- Lève toi et marche.
 54- Marcher pour durer Pédaler pour durer
 57- marche ta vie,pédale ton bonheur...
 68- Tu marches? Alors embarques!
 69- Projet VÉLO 365 (365 jrs par année)
 88- Pour pouvoir se déplacer à vélo, même s'il fait moins beau !
 91- Marche et pédale pour ta planète!
 93- LA TERRE ÇA BOUCHE...BOUCHE TOI AUSSI! LE MOUVEMENT SE DÉMONTRE EN MARCHANT... MARCHEZ-Y!
 112- Le transport actif, rien que du positif!
 118- Le transport actif: un esprit sain dans un environnement sain!
 199- Marche ou crève!
 227- Un pas vers l'avenir
 228- Il faut bouger pour garder notre santé.
 259- Un mille à pied, pourquoi pas!
 288- Bougez en vélo bande de dodus!
 310- Moi j'avance... avec le transport durable! Un petit pas vers le changement!
 311- espadrille ou vélo = frais d'assurance zéro consommation zéro
 314- Le transport durable à l'UdeS, ça marche!

335- Vaut mieux marcher que de polluer
 351- Le transport durable, ça marche!
 363- Grouille ou rouille.
 372- On a trouvé un moyen de perdre de se garder en santé et se déplacer... en même temps! C'est la marche!
 385- À vélo vers la vitesse!!
 405- Deux slogans simultanés: L'UdeS, ça marche! (Avec un dessin stylisé de marcheurs heureux) L'UdeS, ça roule! (Avec un dessin stylisé de cyclistes heureux et/ou de personnes joyeuses dans un autobus)
 431- Marche ou crève ! Pour avancer, l'humanité a appris à marcher, pourquoi ne pas continuer ?
 436- Marchez vert U de S
 449- LA MARCHE OU LE VÉLO/POURQUOI PAS?
 515- Bouger, c'est la santé!
 544- vous pourriez faire un jeu de mot avec " 1 mille à pied, ça use ça use, un mille à pied, ça use les souliers" mais changer les paroles en version positive....
 549- En vélo, tout est plus beau. :) A pied, on ne te fait pas chier. :)
 550- Pour aller travailler, le vélo, c'est la santé!!!
 552- Des t-shirts avec inscrit dessus: Attention, étudiant de l'UdeS en transport actif! Merci de partager la route.
 579- Marche ou ton corps va s'arrêter!
 603- Profitez le temps de vous rendre à l'université en faisant de l'exercice.
 622- Le transport durable: une solution pour rester actif, pour réduire vos dépenses et pour sociabiliser!
 630- C'est peut-être plus long; mais c'est bon. - En marche pour la santé. - Le transport durable; un choix socialement responsable
 647- Le transport durable ça " marche" !
 649- Innonvons et ouvrons nous au covoiturage et au déplacement actif, pour notre santé et celle de notre planète!
 658- Faites pédaler vos méninges! Explication : (pédaler à vélo) et (À l'Univesité on utilise beaucoup notre cerveau...nos méninges!)
 660- Transport actif et durable pour une santé durable ...

« Voiture »

56- Viens pas en char, tu vas rester au "bhar".
 59- Seul en auto? c'est bien nigaud!
 260- Diminuons nos factures, sortons sans voiture.
 362- Réduit le stress lié à la conduite automobile.
 369- 100 voitures de moins = une terre plus en santé
 377- Je roule brillant
 392- Fatiguée de tourner en rond pour trouver une place de stationnement... pensez-y! (logo)
 430- On n'a pas toujours besoin du char.
 439- sans auto tout est beau !
 487- Voyager sans son auto
 524- L'auto qui pollue le moins, c'est encore celle qu'on ne prend pas!
 564- PENSONS ÉCOLO.. OUBLIONS L'AUTO!.. VIVE KYOTO!
 635- Laisse ton bazou chez vous et embarque avec nous!
 656- Fesses molles = voiture

« Essence/énergie »

82- Moins d'essence, mieux on roule!
 124- Laissez les pétrolières s'en mettre plein les poches...mais pas avec votre argent!
 142- 1. Pète le feu sans gaz ! 2. Bientôt 2.00\$ le litre ! 3. Rouler en équipe ça va bien plus vite !
 216- Mets-y de l'énergie!
 322- Ici on se déplace avec un minimum d'énergie.
 427- Transportons l'avenir Pour un décrochage pétrolier pourquoi pas maintenant Pour nous tous
 671-Laisser les autres payer les taxes sur l'essence, utiliser le transport durable

« Esprit de groupe »

142- 1. Pète le feu sans gaz ! 2. Bientôt 2.00\$ le litre ! 3. Rouler en équipe ça va bien plus vite !
 189- Roulez a deux, cest mieux!
 198- Un transport durable pour une qualité de vie individuelle et collective
 323- Le transport durable, une responsabilité inhérente à tous
 324- Transport durable pour une vie agréable
 325- Le transport en commun, un choix de proximité.
 427- Transportons l'avenir Pour un décrochage pétrolier pourquoi pas maintenant Pour nous tous
 445- Activons notre transport (ou nos déplacements), Mouvement, Santé, Environnement, Société, Bonheur Collectif
 484- Préservons notre environnement, Voyageons ensemble.
 485- parce qu'on peut faire une différence
 493- Moins de pollution, c'est mieux pour tous
 503- Je respecte les autres et ma planète en participant au transport durable : à qui le tour ? / et vous, que faites vous ?
 622- Le transport durable: une solution pour rester actif, pour réduire vos dépenses et pour sociabiliser!
 646- TOUS UNIS POUR UN TRANSPORT DURABLE

« Economie »

126- Un mode de vie ÉCONomiquement durable!
 246- Les transports durables, c'est dans la poche ! (On sauve des sous à long terme)
 260- Diminuons nos factures, sortons sans voiture.
 311- espadrille ou vélo = frais d'assurance zéro consommation zéro
 326- Pour l'environnement, Pour votre porte-monnaie, Et surtout, pour vous. Une autre initiative de transport durable de l'UdeS.
 482- économiser, sauver, ca rapporte plus que vous croyez... Penser à la terre.. c'est penser à vous..
 526- écolo, écono et moins de chrono.. utilisez le transport durable!
 541- Le transport durable : une petite économie pour l'homme, une grande contribution pour l'humanité!
 595- le transport durable, un choix bénéfique pour mon porte monnaie, mais aussi pour la santé de la planète!
 616- Verdissez vos déplacements, gagnez de l'argent
 622- Le transport durable: une solution pour rester actif, pour réduire vos dépenses et pour sociabiliser!
 667- fais-le pour toi, fais-le pour nous tous

« Autres »

- 38- Déplacements comme en Europe
- 89- Voyagez intelligemment; Voyagez (...) quelque chose en lien avec l'université ou les études...
- 120- Laissez-vous aller!
- 131- J'embarque!
- 152- drive quick drive fast
- 159- Adieu Badouri
- 193- Pour tes déplacements, tu te mérites un A+
- 224- COOP Santé actif
- 253- À l'Université, on sait se déplacer!
- 254- Relaxez, on s'occupe de vous ;o))
- 263- "If you build it, they will come" (Field of dreams)
- 274- Y commence à être temps...
- 283- Go les blboles!
- 295- Pour des déplacements intelligents
- 389- Eh! les écolo... on agit!
- 411- Allez, viens!
- 495- Adoptez le mode de vie!
- 511- Je me prénomme Pierre : Pierre qui roule ramasse nos mousses !
- 571- La paix, s'il vous plait
- 573- On avance, en avance! (C'est pas bon... :-)
- 586- L'UniVERTsité de sherBROOKE (sher = cher mais moindre par rapport aux autres lettres)
- 589- Déplace-toi sans laisser de traces
- 591- Une image qui montre beaucoup de personnes unies dans un chemin, en utilisant différents moyens de transports eco - durables et autour beaucoup d'arbres.
- 608- boule qui pue n'amasse pas mousse
- 614- un essai gratuit sur une période de 3 mois...l'hiver...
- 621- ecoroule
- 634- Conscientisation contre la surconsommation
- 678- UNE IDÉE QUI VA LOIN.
- 681- J'utilise du covoiturage, bisque bisque rage.

« Non »

- 1- Non
- 2- Non
- 3- Non
- 6- -
- 7- Non
- 8- Non
- 9- Non
- 10- non
- 15- Non
- 18- Non.
- 20- NON
- 21- non
- 22- Aucune idée.
- 24- Non
- 25- non
- 26- Non

27- Non
28-
30- non
31- Non
33- Non!
37- non
40- Non
42- Non
44- non pas d'idées
45- Non.
47- Non
49- non
53- non...
61- non
64- /
65- non
66- Non
70- Non
71- Non
72- Non...
74- Non
76- no
79- no
80- non
81- non
84- non
87- non
90- non
92- non
94- non
95- Non
98- non, je n'ai pas vraiment envie de m'investir là dedans en fait
100- aucun
101- Non
102- non
103- non
104- non
105- Pas pour le moment...désolée
107- non
108- Non
110- non...
111- non
113- non
114- non
116- non
119- non
121- non
122- Non
127- non
128- non
129- non
134- non
135- Non
137- NON
139- Non

140- Non.
144- non
146- Non
150- non
153- non
160- Non
162- non
163- non
165- Non
166- non
167- non
169- non
171- non
173- NON
174- Nil
176
177- Non.
178- Non
179- Non...
180- Non
183- non
188- Non
190- non
192- Non
194- non
195- no
197- Nn
200- non
205- Non
206- non
207- NON
208- non
209- non
210- non
211- non
212- non
213- -
214- non
217- non
218- pas pour l'instant, mais une adresse de courriel pour les envoyer aurait été intéressant, ou un concours...
219- non
220- non
221- non
222- non
223- non
225- Non
226- non
229- non...
230- non
231- non
232- Non
235- non
237- non
238- non

239- Non.
240- non
241- non
242- non
243- Non
245- -
247- non
248- non
249- Hélas non !
250- Non pas pour le moment
258- Pas pour l'instant,désolé.
261- Non, aucune. Désolée!
265- non
266- non
267- Non.
268- Non...
270- pas d'idée précise de slogan, mais sinon insister sur le fait que c'est "in"
d'utiliser les transports durables.
271- non
273- Non
276- Non
277- Non.
278- non
279- Non
281- ----
282- Non
284- Non
285- non
291- Non
292- non
293- NON
294- non
296- non
297- non
299- oui
300- non
304- non
305- non
306- non
308- non
309- Non, pas pour l'instant. Mais un concours pourrait être organisé.
312- Oui, contactez moi au besoin.
313- Non merci
315- non
316- non
318- non
320- Non
321- NON
327- Non
328- non
331- /
332- non
333- Non
334- Non
339- non

340- Non
 341- non
 342- non
 343- non
 344- Non
 345.- ..
 346- non
 347- Non...
 348- NON
 349- Non pas pour l'instant, mais je pense que plusieurs campagnes publicitaires devraient être faites afin de promouvoir le transport durable et aussi sensibiliser les gens!
 352- Non
 353- -
 354- -
 355- non
 356- non
 358- non
 359- pas immédiatement
 360- J'en ai marre d'unrectorat et de services qui se préoccupent plus de pub politiquement corrects que de la mission de l'Uni ie. enseignement et recherche
 361- Non
 364- -
 365- non
 366- Non
 367- -
 368- no
 371- non
 373- non
 374- NON
 376- non
 378- non
 379- non
 380- non
 381- non
 383- Non
 384- Non
 386- nil
 388- non
 390- non
 393- non
 395- non
 397- Non, désolée.
 398- non
 399- non
 402- Non, aucune idée.
 404- pas vraiment
 406- Non
 407- non
 408- Non
 409- ...
 410- non
 412- non
 416- non
 417- non

418- Non.
420- non
423- Non
424- Non
425- non
426- non
428- non
429- Non
432- non
435- Non
437- Malheureusement non.
440- Oui
441- Non
442- Non
443- non
447- Non
448- non
450- non
451- non
453- Non
454- Non
456- Non
457- ...
458- non
460- Non
462- Non
463- non
466- non
467- non
470- NON
472- Non
473- non
477- Non
478- Non - pas vraiment !
479- Non
480- Pour l'instant...non...
481- Non, les slogans ça change rien.
486- Non
488- Non. En fait l'idée ce n'est pas de promouvoir le transport durable, mais d'offrir un meilleur service. Si le service reste comme il est, peu importe la promotion, le flaflo, les slogans ou la décoration qu'on va mettre autour...ça changera rien. Il faut que ça coûte moins cher. Point final.
489- non
490- Non
491- NON
492- non
494- non
496- Pas spécialement, non.
497- NON
499- Non
501- Pas après avoir complété un sondage prenant 40 minutes à remplir
502- Non
506- non
507- ??
508- Non

509- Non.
512- non
514- Non
517- non
518- non
519- non
521- non
523- non
525- non
527- non
528- Non
530- Aucune
531- Non
532- Non
533- non
534- non
535- Non
536- non
539- Pas vraiment
542- non
546- desole
547- non
548- non
553- Non
555- Non
557- non
560- Non malheureusement
561- Non
563- Non
565- non
566- non
568- Non
569- Aucune
570- non
572- non
575- non
577- non
580- non
582- -
583- non
584- non
585- non, fuck all
587- non
588- NON
590- Non
592- non
594- non
597- Non
599- Non
602- Je n'ai malheureusement pas de bonnes idées de slogan en tête présentement.
604- non
607- Non
609- AUCUNE
610- Non
611- non

613- non
615- non
617- Non
619- Non
620- non
623- non
624- non
627- non
628- Non
629- non.. désolée
631- -
632- non
633- Non
636- Non
637- Non
641- non
643- Non
644- non
645- non
648- NON.
650- Non
652- Non
654- Non
655- non
662- non
666- non
668- pas vraiment
670- na
672- non
673- non
674- non
680- Non
682- non
684- Pas pour le moment
685- Non
686- non
687- non
688- Non
689- Non

ANNEXE – 19

COMMENTAIRES

#134. Si vous avez des commentaires, veuillez les inscrire ici:

« Manque de pistes cyclables utilitaires »

5- Je viens d'arriver à Sherbrooke récemment en tant que professeur. Par le passé j'ai toujours voyagé à vélo pour me déplacer, soit pour le travail ou les études. Présentement je ne peux le faire puisque je dois reconduire ma fille à la garderie et cette garderie est assez éloignée. Par contre, j'ai été grandement déçu de l'infrastructure cycliste présente à l'Université et dans ses environs, en particulier les pistes cyclables qui sont pratiquement inexistantes sur le campus ou encore l'absence de pistes cyclables menant à l'Université, pour moi c'est un non-sens. C'est de loin la pire infrastructure pour cycliste que j'ai eu à utiliser dans les derniers 10 ans.

9- La deuxième avenue entre fleurimont et le campus de la santé est très dangereux pour les cyclistes

23- Grand besoin d'un trajet sécuritaire vers le CHUS. Sinon, installation de supports à vélo au stationnement alternatif Quatre-Saison permettrait aux usagers du CHUS d'utiliser la navette pour la portion dangereuse du trajet. Navette plus fréquente avec le stationnement alternatif.

33- Personnellement je peux me déplacer à pied, mais j'ai beaucoup d'amis qui me disent qu'ils viendraient à vélo au campus de la santé si la 12e avenue était plus sécuritaire.

42- il est très difficile d'accéder au campus de la santé en vélo ou à pied. ce n'est pas du tout accessible ni sécuritaire

43- Le campus santé est réellement loin de tous les services de transport en commun et difficile d'accès pour les amateurs de vélos ou de marche. Ceci peut expliquer en grande partie la raison pour laquelle le stationnement est constamment plein et les autobus trop souvent peu utilisé...

45- L'UdeS à beau se vanter de faire du développement durable, les seules mesures en place de mon point de vue sont au niveau de l'efficacité énergétique des bâtiments et de la réduction de l'offre en stationnement. L'exemple du 3it au parc innovation est frappant. Il aurait été simple de planifier un espace couvert ou mettre des supports à vélo dans la construction de la bâtisse. Seuls les besoins des automobilistes (stationnement) ont été considérés et mis en place avant le déménagement. Aucun changement du transport en commun, support à vélo, chemin sécuritaire pour les piétons ou les vélos reliant le campus principal n'est en place. Si des mesures sont mises en place, ce sera alors une réaction durable et non du développement durable.

64- Une grande barrière au transport actif pour les étudiants du campus de la santé est l'absence de piste cyclable ou de trottoir pour piétons le long de la 12e avenue entre la rue Brûlotte et l'hôpital Fleurimont.

67- Pour m'inciter davantage d'utiliser le mode de transport actif (vélo), la ville devrait améliorer son réseau cyclable (ex: une piste cyclable sur les principaux axes dont la rue Galt)

73- Il serait bien d'avoir une piste cyclable sécuritaire entre le CHUS Fleurimont et le reste de la ville.

119- Les pistes cyclables récréatives n'ont pas les mêmes critères que celles pour les déplacements quotidiens. Le temps de déplacement est pour moi le critère le plus

important. Ainsi je n'emprunte pas les pistes cyclables lorsqu'elles rallongent mon temps de déplacement. Il faudrait consulter les personnes qui se déplacent en vélo pour connaître leur trajet afin d'aménager des parcours qui seront massivement utilisés.

121- Il aurait été préférable, par la municipalité, de mettre en place des infrastructures cyclables et piétonnes entre le Quatre-saisons et le CHUS plutôt que des terres pleines centraux (en plus, ça limite les déplacements des ambulances lors de circulation dense).

123- Il devrait y avoir une piste cyclable sécuritaire ainsi qu'un trottoir qui se rendent au campus de la santé. Le réaménagement de la route 216 au niveau de la 610 a complètement désavantagé les piétons et les cyclistes en leur enlevant le peu d'espace qu'ils avaient pour circuler.

128- Le campus de la santé est particulièrement dégarni en service de transport urbain (autobus) et en infrastructures telles que des pistes cyclables, alors qu'une majorité d'étudiants se déplaceraient en vélo.

136- Il faudrait une voie d'accès entre l'est de la ville et l'ouest. Le tour du Lac des Nations ne permet plus un accès rapide à l'ouest et il faudrait donc une alternative sécuritaire. Des douches dans chacun des pavillons pour les cyclistes seraient les bienvenues aussi.

142- Bonne initiative ce sondage, j'espère qu'il mènera à quelque chose de concret! Moi, ce que je souhaiterais de tout coeur c'est que la ville implante une piste cyclable qui relierait le CHUS Fleurimont, car je trouve aberrant que le plus gros employeur de la région soit difficile/dangereux d'accès à vélo.

158- Peu importe les mesures de transport durable mise à notre disposition je ne crois pas les utiliserai. J'utilise mon véhicule quotidiennement pour mes déplacements et je paie déjà pour me stationner à l'UdeS. Je pourrais utiliser mon vélo, mais le réseau cyclable est DÉPLORABLE et NON SÉCURITAIRE à Sherbrooke. De plus, le manque d'accommodements (Douche, vestiaire, casier GRATUITS) ne m'incite pas à utiliser ce genre de transport. Il manque aussi d'endroits sécuritaires et éclairés pour y laisser nos vélos. Advenant le cas où je me déplace à vélo et que j'ai urgence à l'extérieur de l'UdeS, qui assumera les coûts du taxi? Autant de questions qui demandent réflexions avant d'investir dans un service de transport durable.

178- Outre la sécurisation d'une piste cyclable entre le parc d'innovations et le campus principal, serait-il possible de mettre en place un service de vélo en libre service entre ces deux points ? Quid des solutions pour l'hiver ?

221- Sherbrooke est une ville avec beaucoup de dénivelés, et l'information sur les pistes cyclables est souvent incomplète, ce qui rend les déplacements à vélo pour les débutants (comme moi) intimidants. J'aimerais avoir une ressource pour discuter des meilleurs trajets dans la région. Aussi, j'ai pu essayer les Bixi, et je crois que c'est que les vélos sont trop lourds pour avoir une utilisation importante à Sherbrooke.

240- Priorité pour favoriser le vélo pour se rendre au CHUS...une piste cyclable du CHUS vers la 12^{ème} ou 13^{ème}...mais la ville ne semble pas comprendre? Car ils ont fait de beaux travaux mais sans en incorporer une...

257- Sherbrooke est une ville avec un réseau cyclable pour le loisir assez bien développé. Pour le cyclisme utilitaire, le réseau est plus que défaillant. De King/St-François au campus principal de l'UdeS, c'est difficile. Un cycliste qui veut éviter le trafic doit passer par le parc Jacques-Cartier et allonger son trajet inutilement, sans compter qu'au bout du parc il doit nécessairement circuler dans la rue. S'il ne veut pas allonger son trajet, il peut circuler sur King et éviter les aléas (!) du trafic ou encore monter sur Galt, survivre à l'intersection Galt/Belvédère et redescendre sur Denault parce que Galt est à sens unique. Il serait impératif que Galt soit munie d'une bande cyclable, surtout dans la partie à sens unique. Le boulevard de l'Université devrait aussi en compter une. Sans ces bandes, les cyclistes louvoient dans les rues résidentielles près de l'Université, empruntent les sens uniques à

l'envers et négligent les arrêts obligatoires, parce que rendu au 5e arrêt en moins d'un kilomètre, un gars se tanne! Ce n'est pas nécessairement le rôle de l'UdeS, mais la Ville devrait avoir des bandes cyclables sur les trois grandes artères que sont de Portland, King et Galt, en plus de rendre les ponts plus faciles à traverser. Faut avoir les nerfs solides pour traverser le pont Jacques-Cartier après une journée de travail à l'UdeS, ou encore il faut circuler sur les trottoirs, ce qui est illégal et qui irrite, à raison, les piétons.

265- S'il y avait une piste cyclable sur Galt, je prendrais mon vélo à tous les jours. Il y a déjà un réseau de piste cyclable dans Sherbrooke mais je crois que la ville gagnerait énormément à l'améliorer.

269- Piste cyclable pour aller au CHUS devrait être une priorité

272- On attend depuis longtemps une piste cyclable pour se rendre au CHUS. J'irais même porter mon petit en vélo à la garderie s'il y en avait une. Plusieurs étudiant(e)s désirent se rendre au CHUS à pieds ou à vélo, mais la route n'est pas sécuritaire. Ça prendrait une piste cyclable avec bornes de sécurité.

302- mettre des trottoirs des 2 côtés de la chaussée sur le campus principal (plus sécuritaire car beaucoup de piétons circulent sur la chaussée...). Il y a des endroits où il n'y a plus de gazon: c'est un trajet à l'évidence utilisé par des piétons ACTIFS et il serait temps que quelqu'un constate qu'il serait certainement utile de bétonner ce tracé. Que le parking soit payant, soit... mais le faire à partir du lundi 7H ou 8H serait plus logique qu'à partir du dimanche 23H59; la gratuité serait alors sur l'ensemble de la fin de semaine...

304- bus très cher et peu fréquents, accès piétons et vélo à sécuriser et à améliorer par le chemin Ste-Catherine!!!

311- Belle initiative! Je vous encourage fortement dans vos démarches. Pour le vélo, le principal problème est la piste cyclable non facile d'utilisation pour se rendre au campus. Une bande à deux sens sur Galt serait vraiment optimale.

336 Il est impératif que la Ville de Sherbrooke investisse dans des couloirs cyclables, le long des artères et à côté des ponts. L'UdeS pourrait faire aussi son réseau dans le Campus principal.

353- La ville est en train de rénover le chemin pour se rendre du centre d'achat 4 saisons jusqu'au CHUS et à ce qu'on a pu en voir depuis 1 an ils n'ont même pas prévu de mettre une piste cyclable sécuritaire. Les automobiles roulent entre 80 et 90 km/h dans ce bout de chemin où l'accotement est minuscule et il n'y a aucun endroit sécuritaire pour mettre nos vélos... Il n'y a aucun incitatif à aller à l'école en vélo. Ce serait bien d'améliorer ça ! :)

362- C'est très difficile (non sécurisé) actuellement de marcher ou prendre le vélo au travail (campus santé). Le transport en commun n'est plus avantageux pour moi dans mon quartier. Il y a quelques années, je le prenais fréquemment.

363- Grosso modo, l'idée est de retirer peu à peu les véhicules à essence ou polluants de la circulation en proposant des solutions pratiques et efficaces de recharge. L'information populaire est nécessairement la clé, mais un transport en commun efficace, un confort accru pour les cyclistes (douches, stationnements couverts (très peu dispendieux pour l'ajout de confort, surtout l'hiver!), pistes cyclables utilitaires dans la ville, aide de mécanique...) et des alternatives au déplacement solo en voiture (facilité de covoiturage, stationnement réservés pour les gens qui arrivent en ville et laissent leur voiture pour prendre le transport en commun...). Ensemble, on peut (et on doit) y arriver!

371- -Mise en place de bandes cyclables/ pistes cyclables ouvertes à l'année (souterraine, si possible, permettrait de réduire l'espace et les coûts de déneigement, même si l'investissement initial serait probablement important). -Plus grande promotion des moteurs électriques pour vélos (les voitures électriques, c'est bien, mais pour un déplacement urbain, le vélo fait amplement l'affaire avec un porte-bagage) pour beaucoup de gens. -Comme les deux tiers du déficit commercial du

Québec provient du pétrole, il est urgent de prendre des mesures afin de réduire cette dépendance extérieure, et d'utiliser des modes de transport plus efficient.

380 L'amélioration du revêtement de la piste cyclable sur le mon Bellevue serait appréciée.

383- Pour aller au CHUS Fleurimont, le trajet en vélo est dangereux, le trajet en autobus est long et la fréquences en soirée n'est pas suffisante. Considérant que le transport en commun est mal adapté pour mes besoin, je trouve révoltant qu'on m'oblige à payer des frais de transport en commun dans mes frais étudiant.

394- Je ne comprends pas que lors des travaux de réfection, ce printemps, sur la 12e ave vers le campus de la santé, on n'ait pas ajouté une bande pour cycliste!!!

422- Piste cyclables inexistantes (ou inadéquates) vers le campus de la santé. De plus, une accessibilité plus évidente (via promotion ou lien disponible sur le site de l'Université) du réseau des pistes cyclable et autobus serait apprécié de tous.

438- Avec des pistes cyclables adéquates, je prendrais mon vélo régulièrement sauf l'hiver. Comment donner un avantage aux cyclistes réguliers comme aux usagers du transport en commun? Je serais très intéressé à obtenir une passe pour le Centre sportif par exemple, Seul problème, comment contrôler comme dans le cas du transport en commun?

454- Je crois que la STM a des slogans pertinents. Il y a de gros efforts à faire à Sherbrooke en terme d'aménagement des voies publiques pour les vélos. La Galt pourrait par exemple se faire supprimer le stationnement d'un des deux côtés, libérant ainsi une voie qui pourrait servir de piste cyclable, car quelle est l'utilité d'avoir 4 voies dans une rue à sens unique??? Je suis français, et je constate que beaucoup de gens (en Amérique du Nord en général) utilisent leur (grosse) voiture pour parfois pas grand chose. 10 minutes de marches paraît insurmontable pour bcp de monde, alors on prend la voiture. En plus de polluer pour rien, ces personnes là encombre les rues, et ne font pas un effort physique simple qui pourrait les prévenir de bien des maux : la marche, le vélo. Dans ma vie en général, je me déplace tant que faire ce peut par mes propres moyen (marche et vélo), y compris lorsque la distance est grande et que j'en ai le temps (nous avons ainsi traversé l'Asie à pied et à vélo, de l'Inde à la Russie, et nous ne sommes pas des surhommes, www.lamarchedeleau.fr), mais je prend aussi ma voiture quand je n'en ai pas le temps, ou qu'il m'est possible de faire du covoiturage. Tout cela est une question d'éducation, et changer les mentalités peut-être compliqué, à moins qu'on ne les aide (aménagement de voies cyclables, tarifs de parking préférentiels si utilisation régulière du vélo, installation d'ateliers de mécaniques et cours de mécanique). Il y a bcp de choses à faire car je trouve que Sherbrooke est très en retard de ce point de vue là, la topographie de la ville n'aidant pas.

473- J'avais déjà fait la suggestion à l'automne 2009 à M. Jean-François Rouleau, présent à une conférence d'Alain Webster, de la possibilité d'ajouter au pont Jacques-Cartier une passerelle en porte-à-faux afin d'y permettre la circulation de vélos dans les deux sens. Cela compenserait l'impossibilité d'élargir le pont tel que conçu actuellement. C'est pourquoi une passerelle en métal à structure trouée, qui laisserait passer la pluie et la neige fondante, pourrait être fixée au pont à l'aide de supports de soutènement en diagonale. Cela laisserait le pont pour le transport de véhicules automobiles et les trottoirs pour les piétons. Cette passerelle pourrait être fixée du côté est du pont et être reliée à la piste cyclable du parc Jacques-Cartier, déjà accessible du trottoir du côté est par une ouverture dans le muret de béton (sortie nord du pont, à l'arrière des courts de tennis). Cette passerelle aboutirait du côté sud du pont dans la zone gazonnée, près du feu de circulation, à l'intersection de la rue Jean-Paul II et de la rue Saint-Marc. Cela permettrait aux cyclistes aussi de faire un lien avec la piste cyclable qui passe déjà dans le boisé du parc Blanchard ou d'attendre le feu vert pour traverser la fin du boulevard Jacques-Cartier Sud et continuer rue Denault. Ma seconde suggestion que je lui avais adressée était à l'effet de pouvoir acheter une quantité de jetons à prix forfaitaire plus intéressant que le

0,10 \$ de rabais offert actuellement, ce qui n'est pas un important incitatif à s'en procurer à l'avance et à les utiliser par la suite. Sylvie Hallé

477- le réseau cyclable devrait être amélioré sur le campus principal et dans Sherbrooke en général.

479- Ce serait très utile et sécuritaire pour de nombreuses personnes s'il y avait une piste cyclable sur la 12e Avenue Nord ou sur le chemin Duplessis pour pouvoir se rendre des galeries Quatre-Saisons jusqu'au campus de la santé. Cette route est très dangereuse (densité de trafic élevée, limite de vitesse élevée, pas de place désignée pour les cycliste, qualité de la chaussée pour le chemin Duplessis).

499- Il n'y a rien à la faculté de médecine qui incite les gens à utiliser une forme active pour se rendre au travail. Aucune infrastructure routier. Aucun plan incitatif pour le monde de la FMSS.... Nous nous sentons oublier dans le fond du champs!

503- Prolonger un accès cyclable et piétonnier entre le CHUS et le centre ville (parc Jacques-Cartier)

509- J'ai à voyager entre le Parc Innovation et le Campus Principal parfois à pied ou en autobus. Je dois dire que le coin Université/Chemin St Catherine n'est du tout sécuritaire et à la limite dangereux pour Vélo et Piéton. Je crois fortement que sécuriser cette intersection devrait être une priorité pour la municipalité et l'Université de Sherbrooke.

518- Si il existait une piste cyclable entre chez moi et l'université, je me rendrais en vélo quelques fois par semaine à l'uni.

524- En grande majorité, mes collègues étudiants et professeurs sont d'accords pour qu'une amélioration soit faite pour le transport actif pour se rendre sur le campus de la santé. Je crois qu'il est déplorable d'apprendre dans mes cours de médecine de favoriser les transport actifs pour le maintien d'une bonne santé, mais que les infrastructures pour s'y rendre à pied/vélo/patins soient aussi dangereuses. Cette amélioration profiterait non seulement aux étudiants et corps enseignant de l'UdeS du campus de la santé, mais aussi aux employés du CHUS. Il est aussi bon de souligner que selon moi, la collaboration avec la STS est un point gagnant pour la ville de Sherbrooke, transport efficace, ponctuel et régulier. Bravo!

538- Lorsque j'étais au secondaire je me déplaçais à pied ou en covoiturage. Au cégep (Lennoxville) je me déplaçais en vélo ou transport en commun. À l'université je me déplace en transport en commun ou avec ma voiture, car il n'y a pas de chemin sécuritaire aménagé pour me rendre à l'université à vélo. J'aimerais beaucoup pouvoir faire le trajet à vélo!

548- Pavement nécessaire de la piste cyclable vers Rock-Foest sous la 410 en arrière du IGA.....c'est plus que temps!

555- Pour promouvoir le transport durable, misez sur le côté économique, écologique et les avantages sur la santé. Cependant, la ville de Sherbrooke comporte beaucoup de pentes. Ce qui rend le transport en vélo plus difficile à certain endroit. Une piste cyclable vers l'université devrait comporter le moins de pente possible.

« Manque d'infrastructures incitant aux transports actifs »

7- Il serait bien d'aménager des stationnements à vélos sécurisés couverts et éclairés près des résidences étudiantes (E et G).

18- C'est vraiment une question d'insécurité pour me rendre au travail à pied. Je demeure à 2 minutes en voiture, mais la route est tellement dangereuse, il n'y a aucune facilité pour des piétons de faire le trajet de façon sécuritaire, les voitures vont beaucoup trop vite et il n'y a pas d'autobus... Alors... il faudrait prévoir des endroits pour les piétons...

23- Grand besoin d'un trajet sécuritaire vers le CHUS. Sinon, installation de supports à vélo au stationnement alternatif Quatre-Saison permettrait aux usagers du

CHUS d'utiliser la navette pour la portion dangereuse du trajet. Navette plus fréquente avec le stationnement alternatif.

29- L'accès a des douches au campus Longueuil serait vraiment apprécié !

42- il est très difficile d'accéder au campus de la santé en vélo ou à pied. ce n'est pas du tout accessible ni sécuritaire

43- Le campus santé est réellement loin de tous les services de transport en commun et difficile d'accès pour les amateurs de vélos ou de marche. Ceci peut expliquer en grande partie la raison pour laquelle le stationnement est constamment plein et les autobus trop souvent peu utilisé...

45- L'UdeS à beau se vanter de faire du développement durable, les seules mesures en place de mon point de vue sont au niveau de l'efficacité énergétique des bâtiments et de la réduction de l'offre en stationnement. L'exemple du 3it au parc innovation est frappant. Il aurait été simple de planifier un espace couvert ou mettre des supports à vélo dans la construction de la bâtisse. Seuls les besoins des automobilistes (stationnement) ont été considérés et mis en place avant le déménagement. Aucun changement du transport en commun, support à vélo, chemin sécuritaire pour les piétons ou les vélos reliant le campus principal n'est en place. Si des mesures sont mises en place, ce sera alors une réaction durable et non du développement durable.

47- Il faut profiter maintenant de l'engouement pour les vélos! Offrez la modification du vélo pour l'hiver gratuitement, les places de stationnement de vélo gratuitement, etc et vous verrez que beaucoup de gens vont commencer à arriver en vélo.

52- Une chose qui m'inciterait à utiliser plus souvent le transport actif (mais je ne sais pas comment cela pourrait être mis en place) : la possibilité de faire sécher mes vêtements de vélo durant la journée, avant de les enfiler de nouveau le soir. Ne serait-ce qu'un endroit pour les suspendre sans risque de me les faire voler et sans indisposer mes collègues avec des odeurs indésirables. Dans un casier, ça ne sèche pas bien du tout. Aussi, la possibilité d'avoir un casier réservé près des douches pour y garder certains effets personnels (ex.: articles de toilette, chaussures pour la journée) serait fort appréciée. En passant, bravo pour les douches qui ont été aménagées au pavillon central et j'espère voir la même chose prochainement dans les autres pavillons. Enfin, il serait intéressant de trouver des idées pour financer une baisse de tarif ou la gratuité du transport en commun pour le personnel, car c'est un bon complément au transport actif.

54- En termes d'infrastructures, il devrait avoir plus de trottoirs à Sherbrooke. En outre, en tant qu'étudiante étrangère, c'est pénible de se priver de visiter la région par manque de voiture! Il n'y a pas de bus qui puisse aller de Sherbrooke vers autres villes de façon continue. Finalement, c'est compliqué de se déplacer les fins de semaine pour faire des courses, car les bus passent à chaque heure! Merci :)

89- Excellente initiative, mais je trouve les automobilistes dangereux à Sherbrooke, et les lumières piétons sont de très courte durée.

91- Vélo Bixi dans la ville de Sherbrooke seraient une excellente idée!

121- Il aurait été préférable, par la municipalité, de mettre en place des infrastructures cyclables et piétonnes entre le Quatre-saisons et le CHUS plutôt que des terres pleines centraux (en plus, ça limite les déplacements des ambulances lors de circulation dense).

123- Il devrait y avoir une piste cyclable sécuritaire ainsi qu'un trottoir qui se rendent au campus de la santé. Le réaménagement de la route 216 au niveau de la 610 a complètement désavantagé les piétons et les cyclistes en leur enlevant le peu d'espace qu'ils avaient pour circuler.

151- L'accent semble être mis sur le vélo, la marche est plus simple et tout aussi bonne à mon avis. Une priorité selon moi (que j'ai déjà mentionnée): faire pression pour améliorer la sécurité sur la rue Verdun pour les piétons. Il n'y a pas de trottoir... contrairement à d'autres rues moins achalandées. C'est dangereux aux heures de pointe, surtout l'hiver.

153- Le tarif pour la vignette de stationnement est beaucoup trop élevé. Étant donné la situation avantageuse du campus principal(disponibilité d'espace), un employé ne devrait pas avoir à déboursé un tel montant. De plus, même si le prix augmentait encore drastiquement, ce ne serait pas une raison pour que je délaisse ma voiture. Cet incitatif, selon moi, est tout à fait absurde. Si un service de douche était disponible dans mon pavillon, il est certain que je me déplacerais beaucoup plus souvent en vélo. Je crois également que si le centre sportif offrait des tarifs VRAIMENT avantageux aux employés, cela inciterait les gens à bouger d'avantage et à être plus actif et ainsi à se mouvoir d'avantage en vélo ou à la marche. Selon moi, dans un monde idéal, ce service devrait être gratuit et non offrir un escompte de 10%.... La condition physique d'un employé est l'une des principales raisons de son succès et de sa performance au travail.

158- Peu importe les mesures de transport durable mise à notre disposition je ne crois pas les utiliserai. J'utilise mon véhicule quotidiennement pour mes déplacements et je paie déjà pour me stationner à l'UdeS. Je pourrais utiliser mon vélo, mais le réseau cyclable est DÉPLORABLE et NON SÉCURITAIRE à Sherbrooke. De plus, le manque d'accommodements (Douche, vestiaire, casier GRATUITS) ne m'incite pas à utiliser ce genre de transport. Il manque aussi d'endroits sécuritaires et éclairés pour y laisser nos vélos. Advenant le cas où je me déplace à vélo et que j'ai urgence à l'extérieur de l'UdeS, qui assumera les coûts du taxi? Autant de questions qui demandent réflexions avant d'investir dans un service de transport durable.

165- - Le transport en commun (bus) est vraiment trop cher. - Le principe des jetons à tarif réduit + prix de stationnement ajusté pour utilisation occasionnelle permettrait de combiner vélo, voiture, bus selon les besoins.

178- Outre la sécurisation d'une piste cyclable entre le parc d'innovations et le campus principal, serait-il possible de mettre en place un service de vélo en libre service entre ces deux points ? Quid des solutions pour l'hiver ?

195- Le vélo peut gagner grandement en popularité sur le campus, les gens sont prêts à adopter massivement ce mode de transport. Promotion, cours de mécanique, espaces sécurisés sont d'excellentes idées pour développer ce moyen de transport. L'accès aux douches du pavillon Univestrie serait pratique aussi.

196- Il est inacceptable qu'il n'y ait pas de douches accessibles aux étudiants et employés au Campus de Longueuil, un édifice NEUF où réside une Université qui prône l'environnement, le transport durable et l'activité physique. Je connais beaucoup de personnes qui viendraient travailler à vélo si des douches étaient disponibles. De plus, mes collègues et moi aimerions beaucoup faire de l'activité physique le midi (genre club de course) mais comme il n'y a pas de douche, nous ne le faisons pas. Il me semble que l'installation de quelques douches se voudrait une mesure pas trop chère qui ferait la promotion de tout ce que l'UdeS veut promouvoir: transport durable, environnement, activité physique. J'adore le bâtiment à Longueuil mais le manque de douche est une très très grosse déception.

201- Il serait très important de rafraîchir certains trottoirs pour les piétons! Merci!

218- Le principal frein, pour moi, à utiliser les transports actifs pour me rendre à l'UdeS Longueuil, est le pont Jacques Cartier et la distance restante pour me rendre chez moi... Comme mes cours se terminent vers 21h30 et que je travaille le lendemain, le vélo est difficilement envisageable (j'évalue à 45min-1h le temps de trajet pour revenir chez moi). Dans ce cas, avoir l'option de garer mon vélo sur le campus et de pouvoir transporter mon vélo dans le métro (même aux heures de pointe !) me permettrait de "panacher" mes déplacements travail (en journée) et étude (le mardi soir).

221- Sherbrooke est une ville avec beaucoup de dénivelés, et l'information sur les pistes cyclables est souvent incomplète, ce qui rend les déplacements à vélo pour les débutants (comme moi) intimidants. J'aimerais avoir une ressource pour discuter des

meilleurs trajet dans la région. Aussi, j'ai pu essayer les Bixi, et je crois que c'est vélo sont trop lourd pour avoir une utilisation importante à Sherbrooke.

250- Les avantages pour le centre sportif devraient être aussi appliquées pour les personnes qui prennent le vélo pendant l'été .

288- il serait intéressant d'avoir un tarif réduit pour la STS sur 6 mois. Présentement, c'est seulement sur 1 ans. ça n'encourage pas du tout ni l'autobus l'hiver, ni le vélo l'été...

291- Des trottoirs le long de TOUTES les voies sur le campus. Exemple : il n'y a pas de trottoirs entre la faculté de musique et le Montagnais. + de pistes cyclables pour permettre aux vélos de ne pas rouler avec les voitures et les bus

302- mettre des trottoirs des 2 côtés de la chaussée sur le campus principal (plus sécuritaire car beaucoup de piétons circulent sur la chaussée...). Il y a des endroit où il n'y a plus de gazon: c'est un trajet à l'évidence utilisé par des piétons ACTIFS et il serait temps que quelqu'un constate qu'il serait certainement utile de bétonner ce tracé. Que le parking soit payant, soit... mais le faire à partir du lundi 7H ou 8H serait plus logique qu'à partir du dimanche 23H59; la gratuité serait alors sur l'ensemble de la fin de semaine...

304- bus très cher et peu fréquents, accès piétons et vélo à sécuriser et à améliorer par le chemin ste-Catherine!!!

337- Je crois que l'Université et la ville pourraient commencer par faciliter l'accessibilité du transport en commun. Il est déjà très bon à Sherbrooke, mais des trajets le soir seraient agréables, par exemple. Ou encore faciliter le transfert entre les deux campus à Sherbrooke. Ensuite, plus de structures pour les vélos seraient appréciées. Des stationnements, l'accès aux douches pour les cyclistes, etc. Pas nécessairement un système à la bixi, je crois. Mais globalement le système est assez bon. Je crois que si les gens veulent utiliser le transport en commun ou la marche/vélo, c'est très possible de le faire à Sherbrooke... il y a place à amélioration, c'est certain, mais globalement, c'est bien.

355- L'UdeS se dit Campus vert mais les piétons n'ont même pas accès à des trottoirs adéquats sur le campus principal. Ça ne favorise pas les déplacements à pied. Vu de haut le 'design' des trottoirs doit être très joli, mais du point de vue utilitaire, c'est nul. Avez-vous déjà essayé de partir de la faculté de génie pour aller au centre sportif ou à la cafétéria ? C'est tout en zig-zag.

362- C'est très difficile (non secure) actuellement de marcher ou prendre le vélo au travail (campus santé). Le transport en commun n'est plus avantageux pour moi dans mon quartier. Il y a quelques années, je le prenais fréquemment.

385- Des incitatifs en termes de TEMPS pourraient aussi être attrayants. Un employé qui doit marcher jusqu'à l'école ou la garderie pour prendre par la suite l'autobus doit réduire son temps personnel pour se rendre au travail via le transport actif, alors qu'il doit être au bureau aussi longtemps que ceux qui ont choisi de prendre la voiture. Accorder un avantage en flexibilité d'horaire pour ceux qui se donnent le "trouble" de mieux planifier leurs journées serait juste.

401- L'amélioration des infrastructures de transport actif et du transport en commun vers le campus de la santé devrait être une priorité afin d'améliorer l'utilisation de ce mode de transport.

408- Sondage trop long. Les particularités du transport vers le Campus de la Santé justifieraient un sondage distinct. Un horaire de travail imprévisible est un obstacle aux modes alternatifs de transport, de même que l'éloignement du Campus de la Santé de mon domicile. Les particularités géographiques de Sherbrooke (les côtes) sont un obstacle important à l'usage du vélo.

424- la portion route 112 ou le chemin duplessis est absolument non sécuritaire. L'UdS devrait faire des démarches au ministère des transports

438- Avec des pistes cyclables adéquates, je prendrais mon vélo régulièrement sauf l'hiver. Comment donner un avantage aux cyclistes réguliers comme aux usagers du transport en commun? Je serais très intéressé à obtenir une passe pour le Centre

sportif par exemple, Seul problème, comment contrôler comme dans le cas du transport en commun?

440- Améliorer le transport (actif et en commun) pour le campus de Longueuil qui est actuellement très pauvre

448 Il faudrait trouver des solutions pour assurer le déplacement actif entre l'université et les arrêts d'autobus interurbains; ça pourrait augmenter son utilisation

450- Il est impératif d'offrir un service de douches et ce, au divers étages du campus de Longueuil. De plus, un centre sportif est toujours attendu pour améliorer l'offre pour les employés et les étudiants. Cordialement,

458- La priorité me semble être l'offre d'une piste cyclable sécuritaire (pas dans le trafic) pour se rendre à l'UdeS, des supports à vélo surveillés. Des prix réduits pour les voitures électriques/hybride c'est bien mais les étudiants ne peuvent pas se payer ce genre de voiture.

466- Ajouter des trottoirs sur toutes les voies circulables de l'UdeS Faciliter le passage à vélo

482- Le service de location de vélo devrait être plus disponible et de plus longue durée.

488- Je ne peux parler dans ce cas-ci que pour le campus santé. Le CHUS a effectué il y a qqes années un virage vert. L'université est proactive en environnement et en transport durable. La ville se targue d'être à l'avant-garde. Je trouve tout de même remarquable que des axes principaux tels la 13e Avenue soient entièrement refaits (élargis et réasphaltés) et que nous fassions pression auprès des arrondissements et qu'aucune voie cyclable n'ait été aménagée malgré tout! L'espace vide a été utilisé pour construire des terres-pleins totalement inutiles (peu d'accidents à mon avis même en hiver entre les voies qui se rencontrent). Comme loisir personnel, je roule souvent en vélo performance sur la route et est frôlé par des véhicules. Je suis habitué mais je vois difficilement comment des gens peu habitués peuvent s'y risquer. D'ailleurs moi-même j'hésite le matin car les conducteurs de véhicules (pour en être un également) sont souvent en retard et endormis et font très peu attention aux cyclistes qui roulent dans moins de 2 pieds d'accotement ou sur la voie principale à de bonnes vitesses. Je n'ai pas le temps de me faire frapper. Désolé. Jeune professionnel qui déborde de dossiers au travail... Aussi, les grilles d'égouts sont souvent dans les accotements ce qui est particulièrement dangereux! Les infrastructures (douches) sont peu accessibles. Le centre sportif de la santé est fermé le matin l'été. J'aimerais qu'il y ait un code pour laisser les employés entrer à l'intérieur et se doucher rapido. Aussi donner accès à un casier pour la journée et aux serviettes. Le CHUS a mis en place une zone sécurisée pour les vélos pour les employés CHUS ou FMSS. Cela a été apprécié, car plusieurs vélos valent leur pesant d'or. Ce service est gratuit et je pense que c'est normal. Un "enclos" à proximité du centre sportif avec caméra de surveillance serait aussi approprié si l'accès aux douches est permis. N'oublions pas que c'est l'été que la majorité des gens décident de rouler à vélo. L'installation de bornes BIXI est très coûteuse, mais une idée intéressante. Et je pense que c'est un sujet dont vous parlez déjà. Il existe déjà un stationnement incitatif aux Galeries Quatre-Saisons pour les étudiants et le personnel FMSS-CHUS. Je pense que d'installer une borne BIXI à cet endroit en plus d'un corridor cyclable serait très fonctionnel. Les gens ne seraient pas obligés d'attendre la navette. De plus, plusieurs parents qui ont des enfants et qui ont peu de temps pour des loisirs y verraient certainement leur exercice de la journée! Vous cherchez un slogan, mettez une borne BIXI et convainquez les inactifs de faire 20 minutes de BIXI pour se rendre au CHUS depuis les Galeries 4-saisons 3 fois par semaine. "Pas le temps de faire de l'exercice? Joignez l'utile à l'agréable et testez nos BIXI pour vous rendre au CHUS. Si nous avons plus de 100 abonnements cet été, les frites seront de nouveau disponibles à la cafétéria!" (Vous comprendrez que d'avoir coupé les frites aux cafétérias du CHUS a causé beaucoup d'émotion auprès du personnel et des étudiants!) La solution du transport en commun m'apparaît peu

viaable dans mon cas et celui de ma femme qui est médecin spécialiste. Pour les chercheurs et médecins; trop d'heures hors des heures normales pour se servir adéquatement de la STS. Fréquence trop faible et horaires trop peu flexibles. Le co-voiturage, nous en faisons, mais seulement entre nous et certains collègues qui ont des horaires hors du commun.

492- J'ai dû m'acheter un vélo usagé de peur de me faire voler mon vélo neuf à l'université. Si l'UdeS prend des mesures pour rendre les stationnements de vélos plus sécuritaires, cela m'inciterait d'avantage à venir à l'école en vélo.

497- J'habite en région et j'aurais aimé qu'il y ait un service d'autobus entre Sherbrooke et Thetford Mines. Je sais que cela existait avant, mais plus maintenant. Ce serait intéressant comme service, si, bien sûr, c'est avantageux financièrement. Il devrait y avoir aussi plus de place d'octroyée pour les vélos. Je n'utilise pas personnellement ce type de transport, mais je trouve que la cohabitation entre les automobilistes et les vélos est difficile et peut être dangereuse à certains moments. Aussi, ce qui peut décourager certaines personnes d'utiliser la marche pour leur déplacements, c'est de se faire souvent arroser par les autos lorsqu'il pleut ou par de la slush en hiver. Il faut avouer aussi, que malgré les lacunes, les modes de déplacements durables sont une qualité de l'université et de la ville de Sherbrooke. Par exemple, le transport en commun pratiquement gratuit pour les étudiants est très apprécié.

507- Le secteur des rues Indiana et Impérial devrait être relié par passage piétonnier à l'UdeS - tellement de personnes y travaillent.

509- J'ai à voyager entre le Parc Innovation et le Campus Principal parfois à pied ou en autobus. Je dois dire que le coin Université/Chemin St Catherine n'est du tout sécuritaire et à la limite dangereux pour Vélo et Piéton. Je crois fortement que sécuriser cette intersection devrait être une priorité pour la municipalité et l'Université de Sherbrooke.

524- En grande majorité, mes collègues étudiants et professeurs sont d'accords pour qu'une amélioration soit faite pour le transport actif pour se rendre sur le campus de la santé. Je crois qu'il est déplorable d'apprendre dans mes cours de médecine de favoriser les transport actifs pour le maintien d'une bonne santé, mais que les infrastructures pour s'y rendre à pied/vélo/patins soient aussi dangereuses. Cette amélioration profiterait non seulement aux étudiants et corps enseignant de l'UdeS du campus de la santé, mais aussi aux employés du CHUS. Il est aussi bon de souligner que selon moi, la collaboration avec la STS est un point gagnant pour la ville de Sherbrooke, transport efficace, ponctuel et régulier. Bravo!

546- Pavé les trottoirs à l'entrée des autobus sur le campus, car l'hiver c'est trottoir ne sont pas déneigé puisqu'il sont en gravier ce qui oblige les piétons à marcher dans la rue (pas sécuritaire)

« Campus de la santé »

9- La douzième avenue entre fleurimont et le campus de la santé est très dangereux pour les cyclistes

23- Grand besoin d'un trajet sécuritaire vers le CHUS. Sinon, installation de supports à vélo au stationnement alternatif Quatre-Saison permettrait aux usagers du CHUS d'utiliser la navette pour la portion dangereuse du trajet. Navette plus fréquente avec le stationnement alternatif.

33- Personnellement je peux me déplacer à pied, mais j'ai beaucoup d'amis qui me disent qu'ils viendraient à vélo au campus de la santé si la 12e avenue était plus sécuritaire.

42- il est très difficile d'accéder au campus de la santé en vélo ou à pied. ce n'est pas du tout accessible ni sécuritaire

- 43- Le campus santé est réellement loin de tous les services de transport en commun et difficile d'accès pour les amateurs de vélos ou de marche. Ceci peut expliquer en grande partie la raison pour laquelle le stationnement est constamment plein et les autobus trop souvent peu utilisés...
- 64- Une grande barrière au transport actif pour les étudiants du campus de la santé est l'absence de piste cyclable ou de trottoir pour piétons le long de la 12e avenue entre la rue Brûlotte et l'hôpital Fleurimont.
- 73- Il serait bien d'avoir une piste cyclable sécuritaire entre le CHUS Fleurimont et le reste de la ville.
- 121- Il aurait été préférable, par la municipalité, de mettre en place des infrastructures cyclables et piétonnes entre le Quatre-saisons et le CHUS plutôt que des terres pleines centrales (en plus, ça limite les déplacements des ambulances lors de circulation dense).
- 123- Il devrait y avoir une piste cyclable sécuritaire ainsi qu'un trottoir qui se rendent au campus de la santé. Le réaménagement de la route 216 au niveau de la 610 a complètement désavantagé les piétons et les cyclistes en leur enlevant le peu d'espace qu'ils avaient pour circuler.
- 128- Le campus de la santé est particulièrement dépourvu en service de transport urbain (autobus) et en infrastructures telles que des pistes cyclables, alors qu'une majorité d'étudiants se déplaceraient en vélo.
- 142- Bonne initiative ce sondage, j'espère qu'il mènera à quelque chose de concret! Moi, ce que je souhaiterais de tout coeur c'est que la ville implante une piste cyclable qui relierait le CHUS Fleurimont, car je trouve aberrant que le plus gros employeur de la région soit difficile/dangereux d'accès à vélo.
- 240- Priorité pour favoriser le vélo pour se rendre au CHUS...une piste cyclable du CHUS vers la 12ème ou 13ème...mais la ville ne semble pas comprendre? Car ils ont fait de beaux travaux mais sans en incorporer une...
- 269- Piste cyclable pour aller au CHUS devrait être une priorité.
- 272- On attend depuis longtemps une piste cyclable pour se rendre au CHUS. J'irais même porter mon petit en vélo à la garderie s'il y en avait une. Plusieurs étudiant(e)s désirent se rendre au CHUS à pieds ou à vélo, mais la route n'est pas sécuritaire. Ça prendrait une piste cyclable avec bornes de sécurité.
- 353- La ville est en train de rénover le chemin pour se rendre du centre d'achat 4 saisons jusqu'au CHUS et à ce qu'on a pu en voir depuis 1 an ils n'ont même pas prévu de mettre une piste cyclable sécuritaire. Les automobiles roulent entre 80 et 90 km/h dans ce bout de chemin où l'accotement est minuscule et il n'y a aucun endroit sécuritaire pour mettre nos vélos... Il n'y a aucun incitatif à aller à l'école en vélo. Ce serait bien d'améliorer ça ! :)
- 362- C'est très difficile (non sécurisé) actuellement de marcher ou prendre le vélo au travail (campus santé). Le transport en commun n'est plus avantageux pour moi dans mon quartier. Il y a quelques années, je le prenais fréquemment.
- 383- Pour aller au CHUS Fleurimont, le trajet en vélo est dangereux, le trajet en autobus est long et la fréquence en soirée n'est pas suffisante. Considérant que le transport en commun est mal adapté pour mes besoins, je trouve révoltant qu'on m'oblige à payer des frais de transport en commun dans mes frais étudiants.
- 394- Je ne comprends pas que lors des travaux de réfection, ce printemps, sur la 12e ave vers le campus de la santé, on n'ait pas ajouté une bande pour cycliste!!!
- 422- Piste cyclables inexistantes (ou inadéquates) vers le campus de la santé. De plus, une accessibilité plus évidente (via promotion ou lien disponible sur le site de l'Université) du réseau des pistes cyclables et autobus serait apprécié de tous.
- 479- Ce serait très utile et sécuritaire pour de nombreuses personnes s'il y avait une piste cyclable sur la 12e Avenue Nord ou sur le chemin Duplessis pour pouvoir se rendre des galeries Quatre-Saisons jusqu'au campus de la santé. Cette route est très dangereuse (densité de trafic élevée, limite de vitesse élevée, pas de place désignée pour les cyclistes, qualité de la chaussée pour le chemin Duplessis).

499- Il n'y a rien à la faculté de médecine qui incite les gens à utiliser une forme active pour se rendre au travail. Aucune infrastructure routier. Aucun plan incitatif pour le monde de la FMSS.... Nous nous sentons oublier dans le fond du champs!

503- Prolonger un accès cyclable et piétonnier entre le CHUS et le centre ville (parc Jacques-Cartier)

524- En grande majorité, mes collègues étudiants et professeurs sont d'accords pour qu'une amélioration soit faite pour le transport actif pour se rendre sur le campus de la santé. Je crois qu'il est déplorable d'apprendre dans mes cours de médecine de favoriser les transport actifs pour le maintien d'une bonne santé, mais que les infrastructures pour s'y rendre à pied/vélo/patins soient aussi dangereuses. Cette amélioration profiterait non seulement aux étudiants et corps enseignant de l'UdeS du campus de la santé, mais aussi aux employés du CHUS. Il est aussi bon de souligner que selon moi, la collaboration avec la STS est un point gagnant pour la ville de Sherbrooke, transport efficace, ponctuel et régulier. Bravo!

« Promotion »

14- Faire un concours pour le slogan (incluant dans les écoles secondaires et Cégep et profiter de l'occasion pour sensibiliser)

16- Pourquoi l'université n'implique pas ses propres étudiants dans les solutions de développement durable? Beaucoup de têtes pensantes travaillant gratuitement dans le cadre d'un cours ou d'un projet de fin de bacc et chapeauté par un professeur arriveraient sans doute à des idées innovantes et créatrices, certaines pouvant être mises en oeuvre. Imaginez la fierté et le sentiment d'appartenance de l'étudiant s'il est choisi et UTILISÉ!

127- Je n'ai pas une idée de slogan, mais le thème de la campagne de promotion/sensibilisation devrait être rassembleur, créer un esprit de communauté de l'UdeS, promouvoir l'activité physique, etc.

239- Je crois que se serait bien d'offrir aux étudiants et aux employés pour que ceux-ci aient des façons faciles et motivantes de s'impliquer.

241 Je voyagerais à vélo si j'habitais dans la région. Une offensive promotionnelle en ce sens est essentielle, car l'UdeS a un rôle d'influence à jouer dans la société, comme toutes les universités d'ailleurs.

242 Les questions ne s'appliquaient pas vraiment, car j'habite trop loin pour faire du transport actif jusqu'à l'université, cependant, j'utilise le transport en commun chaque fois que j'en ai l'opportunité. Je ne crois pas que l'université devrait changer ses modalités pour les voitures. Les étudiants devraient être incités à venir à l'université autrement qu'avec leur auto

252- Je connais de nombreuses personnes prêtes à prendre plus souvent le bus si les tarifs des trajets n'étaient pas aussi élevés... Et les bus plus fréquents. Je pense que ce serait la principale amélioration à faire pour promouvoir le transport durable. Sans oublier la promotion du vélo.

255- actuellement l'infrastructure sur le campus n'est pas adéquate pour inciter davantage l'utilisation de différent mode de transport..

293- J'ai de la difficulté avec cette logique de transport durable présenté de façon unidimensionnelle. Je pense qu'il est plus vendeur de parler de transport actif et du lien avec les saines habitudes de vie afin d'intégrer ce concept.

305- Le fait d'utiliser des transports actifs n'est pas tant une question de sensibilisation, mais bien de volonté. Trop souvent, on entend : « J'ai pas le temps », mais, dans une journée, il y a 24 heures pour tous!

325- Bravo pour cette initiative. Une manière efficace (mais nécessitant beaucoup d'organisation) serait que CHAQUE ELEVE de l'université ait été au moins une fois personnellement informé des enjeux du transport durable. Par exemple, je me

souviens qu'en début d'année, on nous avait présenté la vie sur le campus : pourquoi ne pas plus insister sur le Développement Durable? Parler de la gestion des déchets, du transport propre, etc..

379- Je souhaite vivement qu'on favorise de plus en plus le transport durable. L'environnement me tient à coeur.

406- Une plus grande offre d'informations sur les divers transports actifs ou interurbain. De la sensibilisation autant pour les jeunes que les vieux.

435- L'université devrait contacter le vice-président au développement durable de la FEUS pour aligner ses actions avec celles de la FEUS puisqu'ils ont un contact favorable avec les étudiants

555- Pour promouvoir le transport durable, misez sur le côté économique, écologique et les avantages sur la santé. Cependant, la ville de Sherbrooke comporte beaucoup de pentes. Ce qui rend le transport en vélo plus difficile à certain endroit. Une piste cyclable vers l'université devrait comporter le moins de pente possible.

« Education des automobilistes »

89- Excellente initiative, mais je trouve les automobilistes dangereux à Sherbrooke, et les lumières piétons sont de très courte durée.

160- Il doit y avoir de l'éducation pour le partage de la route entre automobilistes et piétons. En plusieurs années à Sherbrooke, je remarque une moins grande tolérance des automobilistes envers les piétons. Les automobilistes sont impatients et souvent arrogants sur les passages partagés entre piétons/vélos/autos.

« Utilise les transports actifs »

30- Je viens au travail à pied ou à vélo sauf lorsque la météo ou le transport d'objets ne le permet pas. Dans ces conditions, je dois utiliser ma voiture personnelle. Je suis un usager régulier du service Transdev (1-2 fois par mois).

149- Lorsque le circuit du transport en commun passera plus près de chez moi, je serai certainement une adepte de ce transport pour l'hiver et les jours de pluie. Les autres jours d'été, je continue à prendre mon vélo.

238- Bonjour Mon moyen de transport est la « marche » pour venir travailler à l'Université de Sherbrooke. Je considère que je pourrais profiter de l'un des avantages de votre programme. Un programme d'accès au transport en commun pour les employés et employés réguliers; l'Université offre à toute personne inscrite à ce programme une façon concrète de concilier environnement et santé...En effet, cette Super carte donne à son titulaire les mêmes avantages que la carte de membre du Service du sport et de l'activité physique tant au Pavillon Univestrie qu'à celui du Campus de la Santé. Merci beaucoup. Cordiales salutations, France Phaneuf

« Topographie »

31- Moyens de favoriser le transport en autobus:réduire considérablement le coût de l'abonnement annuel (compte tenu des inconvénients, c'est BEAUCOUP trop cher), agrandir le réseau qui est desservi par la STS (à Rock Forest, par exemple, le réseau n'assure pas du tout les nouveaux développements) et vendre des vignettes de stationnement à prix abordable pour ceux qui utilisent le stationnement 1 ou 2 fois semaine seulement. Pour plusieurs personnes, c'est très difficile de se rendre à l'UdeS à vélo: pentes abruptes.

137- le campus principal est sur le flanc de montagne, donc en terrain très accidenté...tout incitatif au transport actif est limité aux adeptes de ces activités

physiques, car eux seuls ont la capacité physique de surmonter la colline! Ceci est votre plus grand frein à toute campagne de déplacement actif.

235- De mon point de vue, il faudrait vraiment augmenter l'offre de transport en commun. C'est cher, peu fiable et les transferts ne sont pas fréquents. Le dimanche, c'est tout simplement impossible. Le transport actif, c'est bien mais cela restera pour les personnes convaincues et en forme à cause des côtes de Sherbrooke.

322- Il faut avoir en tête que Sherbrooke est une ville avec beaucoup de côtes. Utiliser le vélo quotidiennement est un défi. Promouvoir la santé, l'activité physique serait un complément nécessaire à la promotion d'un déplacement actif. De plus, il faut penser les trajets en fonction des côtes. Partir du Parc Blanchard en ligne droite jusqu'à l'Université n'est pas une mince tâche...Je conseille aux concepteurs de faire les trajets qu'ils proposeront en vélo quelques fois avant de statuer sur la meilleure option.

387- Je suis à environ 25 minutes à pied de l'université. Ceci constitue la limite entre la marche et le transport en commun. J'encouragerais aussi plus d'initiative pour le vélo et la marche, mais à Sherbrooke, les pentes dans les routes autour des campus et dans la ville sont assez dissuasives en elles-mêmes! La réalité géographique favorise beaucoup plus l'autobus que le vélo ou la marche selon moi.

391- Pour venir à l'UdeS à pied le matin, il faudrait aplanir la côte du boulevard Université... :):) Alors, je prends le bus le matin et retourne à pied le soir

408- Sondage trop long. Les particularités du transport vers le Campus de la Santé justifieraient un sondage distinct. Un horaire de travail imprévisible est un obstacle aux modes alternatifs de transport, de même que l'éloignement du Campus de la Santé de mon domicile. Les particularités géographiques de Sherbrooke (les côtes) sont un obstacle important à l'usage du vélo.

454- Je crois que la STM a des slogans pertinents. Il y a de gros efforts à faire à Sherbrooke en terme d'aménagement des voies publiques pour les vélos. La Galt pourrait par exemple se faire supprimer le stationnement d'un des deux côtés, libérant ainsi une voie qui pourrait servir de piste cyclable, car quelle est l'utilité d'avoir 4 voies dans une rue à sens unique??? Je suis français, et je constate que beaucoup de gens (en Amérique du Nord en général) utilisent leur (grosse) voiture pour parfois pas grand chose. 10 minutes de marches paraît insurmontable pour bcp de monde, alors on prend la voiture. En plus de polluer pour rien, ces personnes là encombre les rues, et ne font pas un effort physique simple qui pourrait les prévenir de bien des maux : la marche, le vélo. Dans ma vie en général, je me déplace tant que faire ce peut par mes propres moyen (marche et vélo), y compris lorsque la distance est grande et que j'en ai le temps (nous avons ainsi traversé l'Asie à pied et à vélo, de l'Inde à la Russie, et nous ne sommes pas des surhommes, www.lamarchedeleau.fr), mais je prend aussi ma voiture quand je n'en ai pas le temps, ou qu'il m'est possible de faire du covoiturage. Tout cela est une question d'éducation, et changer les mentalités peut-être compliqué, à moins qu'on ne les aide (aménagement de voies cyclables, tarifs de parking préférentiels si utilisation régulière du vélo, installation d'ateliers de mécaniques et cours de mécanique). Il y a bcp de choses à faire car je trouve que Sherbrooke est très en retard de ce point de vue là, la topographie de la ville n'aidant pas.

504- Je suis à la fois étudiante et employée. En répondant aux questions concernant le transport en commun vers Longueuil, j'ai réalisé que mes réponses concernaient les charges de cours, i.e. que je n'ai pas à défrayer si je prends l'autobus pour me rendre à Longueuil. Ceci est un incitatif important. Nous n'avons pas les deux options de réponse dans le sondage. J'ai coché «étudiante» mais j'ai répondu en tant qu'employée à cette partie du sondage. À cause de la côte à monter, il serait impératif que l'UdS offre des vélo à moteur. Merci.

555- Pour promouvoir le transport durable, misez sur le côté économique, écologique et les avantages sur la santé. Cependant, la ville de Sherbrooke comporte beaucoup de pentes. Ce qui rend le transport en vélo plus difficile à certain

endroit. Une piste cyclable vers l'université devrait comporter le moins de pente possible.

« Rôle de la ville dans la promotion des transports actifs »

114- Il faut travailler avec "la ville" qui doit être sérieux dans sa démarche de favorisation du transport actif et transport en commun

228- L'Université devrait faire des pressions sur la ville de Sherbrooke pour que des infrastructures urbaines pour les cyclistes soient mises en place. Par exemple, il est urgent que le pont Jacques-Cartier soit doté d'une piste cyclable. L'Université aurait beau faire des aménagements de toute sorte sur le campus, des concours et de la promotion pour les transports actifs, si tout le reste de la ville de Sherbrooke ne fait que favoriser les automobilistes, les gens vont continuer de prendre leur voiture plutôt que leur vélo. Bref, j'aimerais voir une telle volonté de promouvoir les transports actifs à la ville de Sherbrooke, car c'est là le noeud du problème. Aussi, j'encourage l'Université de Sherbrooke à faire pression sur la Ville, le maire et les élus, pour qu'eux aussi favorisent les transports actifs par des moyens concrets, comme l'aménagement de pistes et de voies cyclables.

319- Belle initiative! Je crois que l'Université doit définitivement travailler de concert avec la Ville de Sherbrooke et la STS pour développer les infrastructures pour le transport actif, et électronique, et bonifier l'offre de service de la STS pour les étudiants et employés de l'UdeS. La hausse de tarifs de la STS pour les étudiants l'an dernier était un pas dans la mauvaise direction!!!

336 Il est impératif que la Ville de Sherbrooke investisse dans des couloirs cyclables, le long des artères et à côté des ponts. L'UdeS pourrait faire aussi son réseau dans le Campus principal.

337- Je crois que l'Université et la ville pourraient commencer par faciliter l'accessibilité du transport en commun. Il est déjà très bon à Sherbrooke, mais des trajets le soir seraient agréables, par exemple. Ou encore faciliter le transfert entre les deux campus à Sherbrooke. Ensuite, plus de structures pour les vélos seraient appréciées. Des stationnements, l'accès aux douches pour les cyclistes, etc. Pas nécessairement un système à la bixi, je crois. Mais globalement le système est assez bon. Je crois que si les gens veulent utiliser le transport en commun ou la marche/vélo, c'est très possible de le faire à Sherbrooke... il y a place à amélioration, c'est certain, mais globalement, c'est bien.

353- La ville est en train de rénover le chemin pour se rendre du centre d'achat 4 saisons jusqu'au CHUS et à ce qu'on a pu en voir depuis 1an ils n'ont même pas prévu de mettre une piste cyclable sécuritaire. Les automobiles roulent entre 80 et 90km/h dans ce bout de chemin où l'accotement est minuscule et il n'y a aucun endroit sécuritaire pour mettre nos vélos... Il n'y a aucun incitatif à aller à l'école en vélo. Ce serait bien d'améliorer ça ! :)

359- Supprimer l'automobile au centre ville et promouvoir toutes formes de transports durables en ville...

509- J'ai à voyager entre le Parc Innovation et le Campus Principal parfois à pied ou en autobus. Je dois dire que le coin Université/Chemin St Catherine n'est du tout sécuritaire et à la limite dangereux pour Vélo et Piéton. Je crois fortement que sécuriser cette intersection devrait être une priorité pour la municipalité et l'Université de Sherbrooke.

« Ce n'est pas le mandat de l'UdeS »

10- Je ne suis pas certain que l'université doive à ce point s'investir dans ce type de projets.

106- Pour moi le transport durable ne devrait pas être une priorité pour l'université il y a des dossiers plus importants et le mandat de l'université est l'éducation et non l'environnement

162- Je pense que les fonds de l'UdeS ne devraient pas être utilisés pour encourager les gens à changer leur mode de transport. Cela ne relève pas de son mandat. De plus, le coût des places de stationnement devraient être les mêmes pour tous, hormis les permis semi-privés que les gens choisissent ou pas d'acheter.

217- Avant d'investir dans le transport durable, l'université ne devrait pas oublier que sa mission principale est l'enseignement et la recherche. J'espère que les coupes faites par l'université en recherche via certains programmes ne sont pas dans le but de mettre l'argent dans des autos ou des infrastructures qui devraient être fournies par d'autre instance comme la ville... Déjà vous cherchez à ne plus payer pour la passe d'autobus, il ne faudrait pas déboursé pour autre chose... surtout si c'est récurrent comme dépense.

320- C'est bien de promouvoir le transport en commun, le transport actif... Mais il ne faut pas l'imposer non plus. Je déplore ce que vous avez fait avec la réduction des stationnements (faire le grand parc avec la pseudo rivière). Je fais 45 minutes de voiture et ça m'énerve quand j'arrive et que je sois obligée de me stationner à l'autre bout du campus et que je sois en retard à cause du manque de stationnement près de ma faculté (lettres). Je trouve parfois vos mesures agressives.

426- Personnellement, je crois que l'université dépense beaucoup d'argent par rapport au transport durable pour RIEN. Cet argent devrait aller ailleurs selon moi.

« Autres »

130- En ce qui me concerne, l'université est l'endroit le plus facilement accessible en transport en commun ou à pieds. C'est aller partout ailleurs, surtout les soirs et les fins de semaine, qui est plus compliqué, alors je trouve que ça concerne moins l'université que la STS. J'apprécierais pouvoir profiter de rabais étudiants pour les vignettes durant l'été car, même si je n'ai pas de cours, ma situation demeure précaire financièrement.

163- Je trouve que le transport durable est efficace dans une grande ville (Mtl). À Sherbrooke l'horaire des autobus n'est pas adéquat pour tous les secteurs et en plus il n'est pas rare de voir des autobus pratiquement vide et rouler. Quand je vois ça je me dis qu'une voiture est beaucoup plus écologique que l'autobus vide qui se déplace. Si le transport actif est pour tenir la forme, et bien je tiens la forme après les heures de travail au Gym 5X semaine

205- L'université devrait diminuer le nombre de stationnements disponibles ainsi que d'augmenter les tarifs pour le stationnement afin d'inciter les gens à covoiturer ou prendre le transport en commun. Dans certaines faculté les gens habitent tout près et vont prendre leur voiture plutôt que de marcher les 2km qui séparent leur domicile à leur faculté. Si les tarifs de stationnement étaient plus élevés certains y penseraient à deux fois avant de prendre leur voiture pour faire 2km.

234- attention aux places de stationnement avantageuses près des portes d'entrée, cela diminue les déplacements actifs. (trouver un compromis entre trop loin trop près) Bravo pour tous les progrès environnementaux à l'UDeS!!!

254- La distance entre ma résidence (Magog) et mon lieu de travail me permet difficilement d'utiliser le transport durable. Par contre, ce type de transport (vélo et marche) est mis en pratique ailleurs, soit pour mes déplacements la fin de semaine. Je crois que ça compense largement.

277- Il était difficile de juger les mois entre mai et octobre, car très variable d'une année à l'autre (travail vs études).

279- le parc automobile de l'UdeS devrait être 100% électrique, dans la mesure du possible. Bixi à Sherbrooke n'est pas une bonne idée, du tout. Attendez quelques années pour les bornes électriques, à moins que la flotte de l'UdeS en ait besoin.

368- Idéalement le transport actif m'intéresse mais c'est plutôt difficile quand tu habites en campagne loin de Sherbrooke et quand ton travail te demande d'utiliser ta voiture!

397- Je trouve que mon avis a moins d'importance, étant donné que ma retraite approche, mais j'ai bien aimé le temps où je pouvais aller travailler à pieds, sans dépendre du trafic et du stationnement.

434- Je crois que les mesures de renforcement positif récompensant l'achat de véhicules hybrides, électriques ou "éco-énergétiques" sont autant de mesures cosmétiques sans véritable effet. En outre, elles encouragent la consommation de nouveaux véhicules, ce qui contribue au problème de pollution générale. De plus, elles sont fondamentalement injustes puisqu'elles récompensent les individus assez fortunés pour se permettre un véhicule coûtant très cher, alors que les piétons, cyclistes et autres personnes à faible impact environnemental ne reçoivent que de bonnes paroles. Je crois que la solution la plus efficace est l'augmentation du prix de l'essence, via la taxation s'il le faut, ainsi que celui du stationnement. Cela poussera tout le monde à réduire son utilisation de l'automobile individuelle, ou, le cas échéant, à opter pour des véhicules consommant très peu. Un point bizarre s'appliquant plus précisément à l'université de Sherbrooke et à son stationnement: pour un employé, il coûte moins cher de payer une vignette annuelle et de rouler dans son véhicule personnel que de se payer le transport en commun. Comme personnellement je roule en vélo cela ne me touche pas, mais je trouve qu'il y a là une incitation à rouler en auto, pas à prendre le bus.

475- La distance domicile-Campus de la santé est le principal obstacle

512- Focuser à améliorer le transport par autobus. Et deux autres moyen de transport actif etc, et hiver.

523- Moi je demeure près de mon lieu de travail ...alors j'ai le privilège de pouvoir marcher pour me rendre à mon travail

531- Dès le début expliquer qu'un déplacement n'est pas un aller-retour.